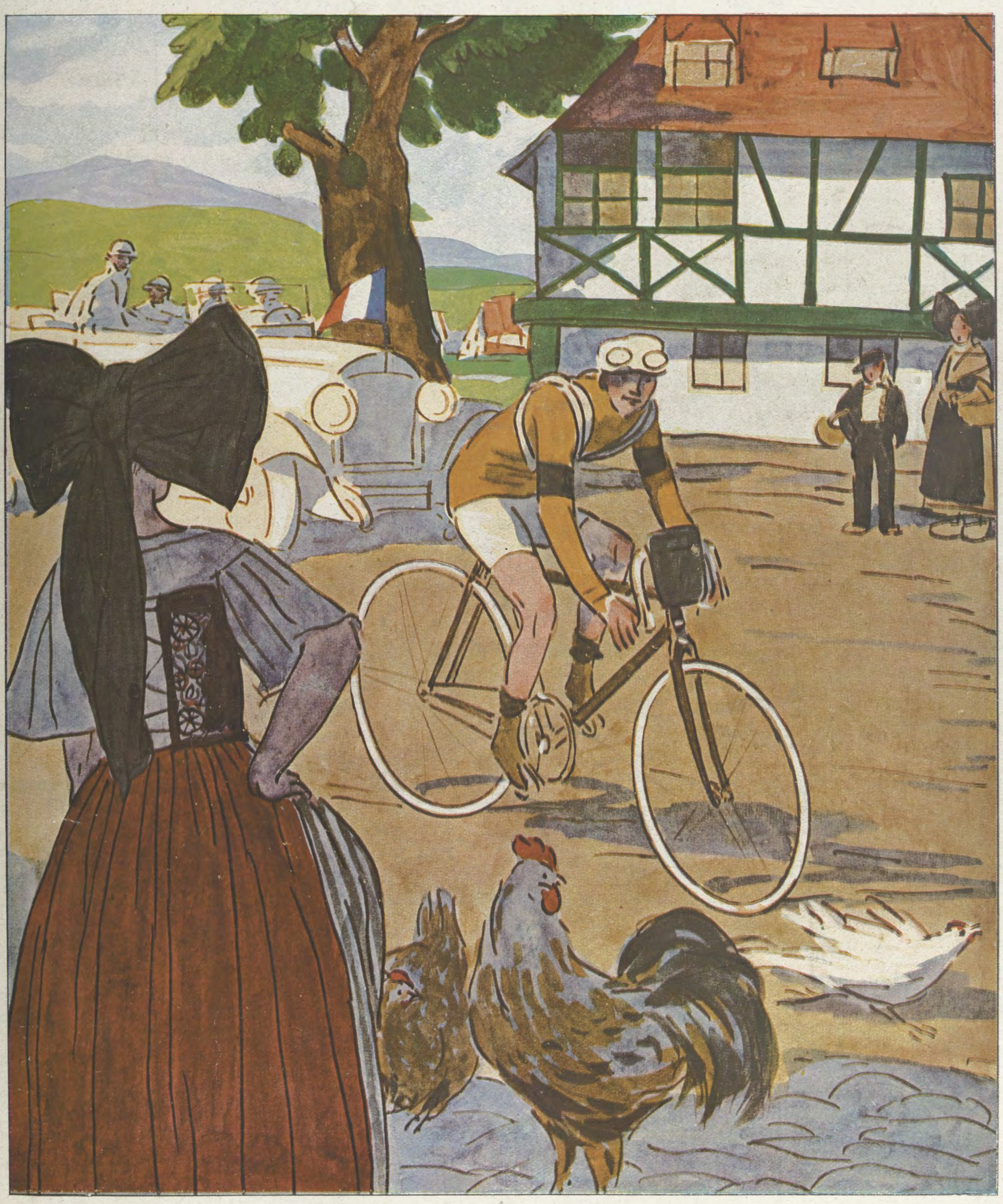
Prix de ce N° trois francs

20me Année
15 Août 1919

Vie au Grand Air



Editions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

GOODRICH

SON PNEUMATIQUE SAFETY

EST LE

MAITRE DE LA ROUTE

UNE FRANÇAISE
" CHAMPIONNE "
DU MONDE

Pour la première fois, grâce à Mlle Suzanne Lenglen, une Française s'est attribué le titre de " championne " du monde, en triomphant au tournoi de tennis de Wimbledon.

SOMMAIRE

15 AOUT 1919

UNE FRANÇAISE " CHAMPIONNE " DU MONDE 1
LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE TENNIS A WIMBLEDON. 2
MA MÉTHODE DE NAGE, *par Norman ROSS*. 3, 4
L'AVIRON AUX JEUX INTERALLIÉS. 5
APRÈS HENLEY ET LES JEUX INTERALLIÉS, *par TOULOT*.. .. .. .. 6, 7
APRÈS WIMBLEDON, *par PATTERSON et W. LAURENTZ* 8
LES RÉGATES INTERNATIONALES D'HENLEY 9
LA VOITURE AUTOMOBILE DE LUXE, *par C. LAVILLE* 10, 11
AVANT LE DÉPART DU GRAND PRIX D'INDIANAPOLIS 12, 13
LA MORT DE NAVARRE, *par Jacques MORTANE* 14, 15
L'ODYSSÉE DU " R 34 ", ... 16, 17
LES CHAMPIONS DANS LE RING, *par J. M.* 18, 19
LE TOUR DE FRANCE, *par SELS*.. .. .. 20, 22, 24
LES LAURÉATS DU TOUR DE FRANCE 21
LE TOUR DE FRANCE DANS LA MONTAGNE 23
BARTHÉLEMY ET LAMBOT AVANT LE TOURMALET 25
LA DERNIÈRE ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE 26, 27
MASSY, VAINQUEUR DU GOLF AUX JEUX INTERALLIÉS. 28
LES GRANDES ÉPREUVES DE GOLF, *par J. C. CASTEL*.. 29
LES CHAMPIONNATS D'ESCRIME DE LA VICTOIRE, *par Joë BRIDGE*. .. 30
LES CHAMPIONNATS D'ATHLÉTISME DE FRANCE 31
LES CHAMPIONNATS D'ATHLÉTISME DE FRANCE, *par A. GLARNER* .. 32
MICH CINÉMA 33, 34
AU FIL DU MOIS 35
L'INVINCIBLE NORMAN ROSS GAGNE LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE 38, 39
LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES DE JUILLET 41
L'ARÈNE DE TOLEDO 43
LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE BOXE 46, 47
TECHNIQUE SPORTIVE, *par C. LAVILLE* 49, 50
LES CHAMPIONS DE BOXE PÈRES DE FAMILLE 51
LA FÊTE DU MUSCLE. 52

Les augmentations formidables survenues depuis le 1er juin dans le prix des matières premières et de la main-d'œuvre, ont obligé les éditeurs à modifier les prix de leurs volumes et de leurs publications. Logiquement, nous devrions, pour compenser les dépenses nouvelles qui nous sont imposées, porter le prix de la VIE AU GRAND AIR à 4 fr. ou même à 5 fr. Mais nous ne demanderons à nos lecteurs qu'un sacrifice mensuel d'UN franc. La VIE AU GRAND AIR est donc désormais vendue 3 fr. Nous avons préféré procéder à cette légère augmentation plutôt que de diminuer le nombre de pages de la publication. Nous sommes certains que nos lecteurs ratifieront cette décision qui continuera à faire de la " VIE AU GRAND AIR " la plus belle revue sportive du Monde entier.

Nous sommes heureux d'annoncer à nos lecteurs que notre rubrique d'Athlétisme sera tenue désormais par André Glarner, l'ancien champion de course à pied. Ancien recordman du monde des 400 yards sur piste couverte, André Glarner, qui s'est depuis plusieurs années consacré à la diffusion du sport en France, vient d'être élu membre du bureau de l'U. S. F. S. A., c'est dire que nous ne pouvions trouver meilleure compétence.

Editions Pierre Lafitte

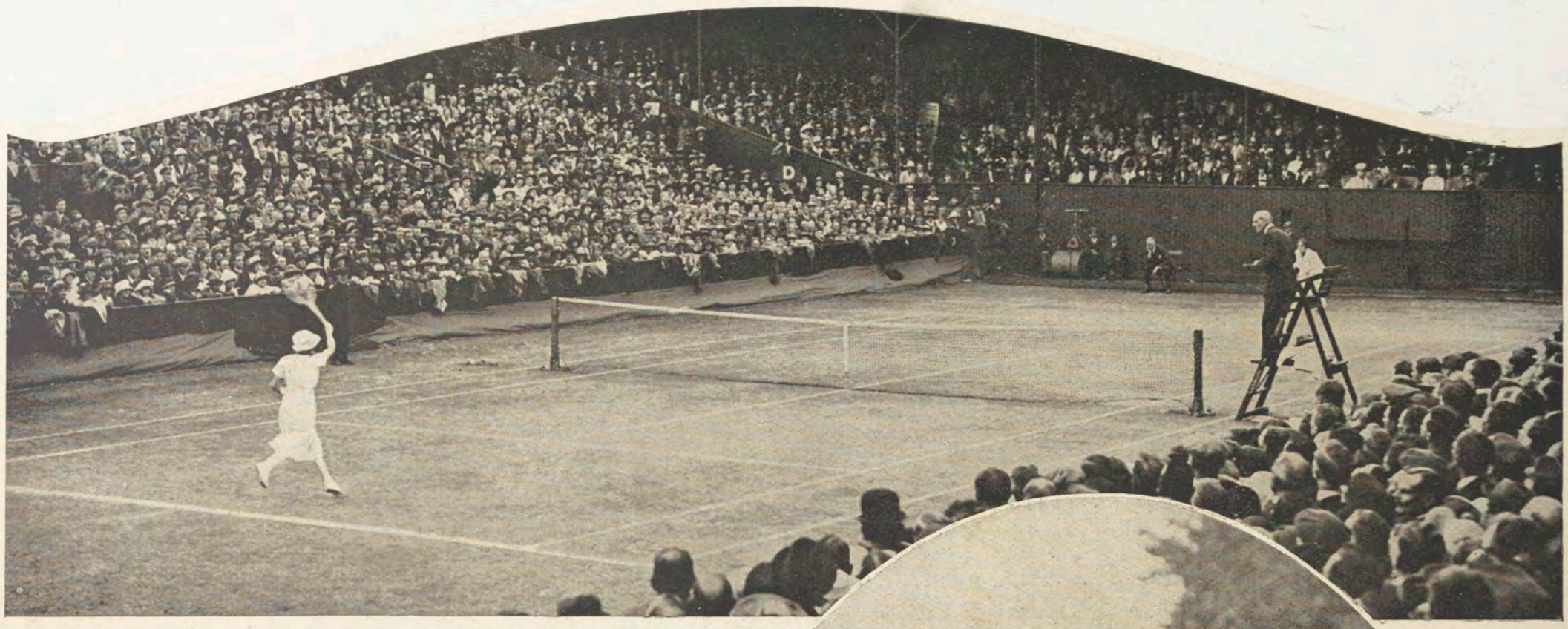
LE NUMÉRO TROIS FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 32 Fr. ÉTRANGER, 38 Fr.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE.

15 AOUT 1919 ◆ No. 845
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Bd DES ITALIENS, PARIS.

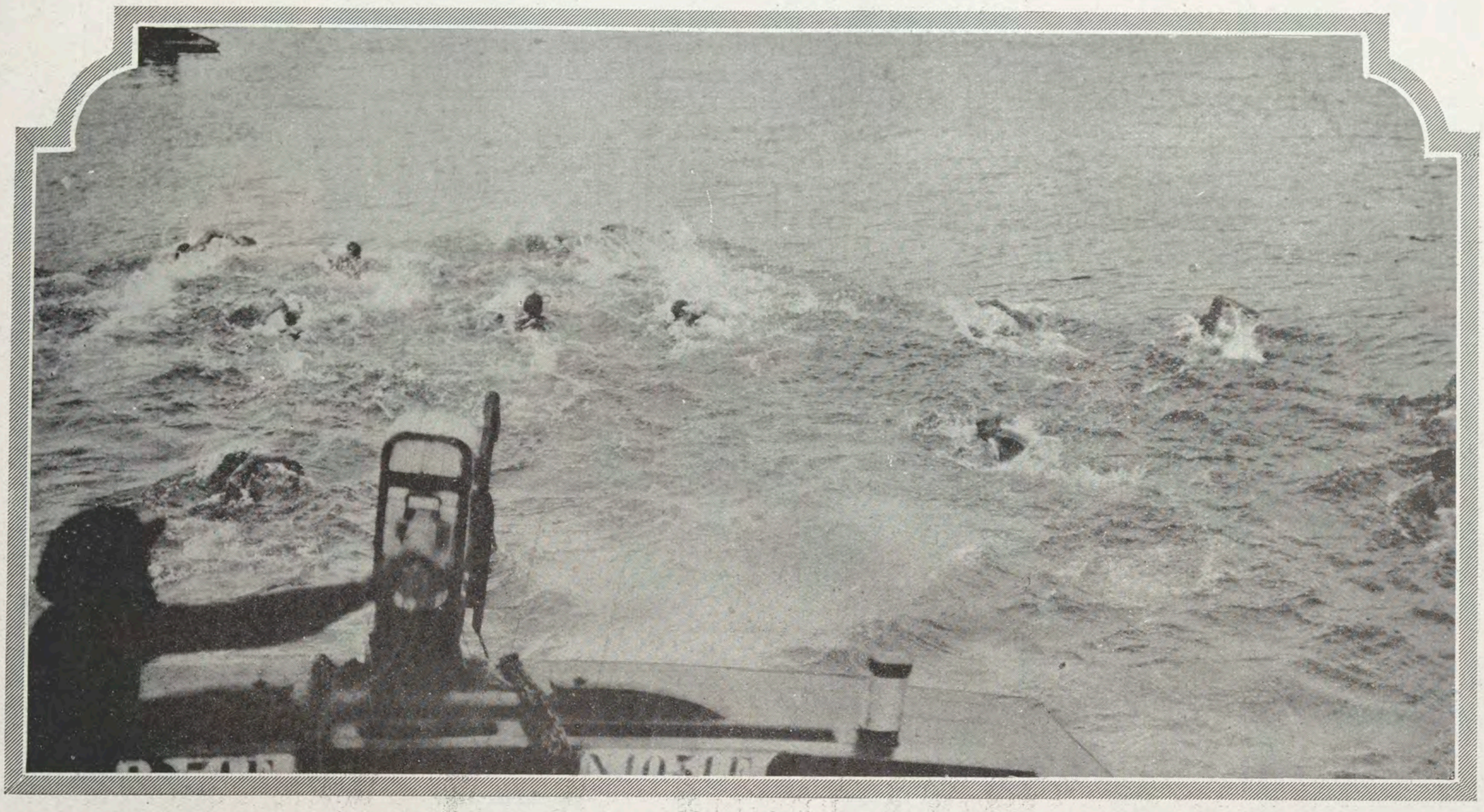
TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS. COPYRICHT AOUT 1919 BY HACHETTE ET cie, PARIS

LES CHAMPIONNATS DU MONDE DE TENNIS A WIMBLEDON



LA VICTOIRE DE Mlle SUZANNE LENGLEN
Mlle Suzanne Lenglen s'attribue le titre de champion du monde, en triomphant de Mrs Lambert-Chambers par 10-8, 4-6 et 8-7, après une partie qui, on s'en rend compte, fût âprement disputée.

PATTERSON ET BROOKS
L'Australien Patterson (à droite) battit dans le championnat du monde son compatriote Norman Brooks (à gauche) par 6-3, 7-5, 6-2.



LE DEPART DE LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE

Le champion de natation Norman Ross, qui a bien voulu donner un article à la *Vie au Grand Air* sur ses méthodes de nage, a tenu à montrer, avant son départ pour l'Amérique, qu'il pouvait être aussi brillant dans les épreuves de fond que de vitesse et de demi-fond.

Ma Méthode de Nage

Par Norman ROSS

EVIDEMMENT je préfère disputer ma chance dans un 1.500 mètres, même contre Longworth, que de venir ici, dans les colonnes d'un grand journal sportif, conter mes impressions et vous entretenir de moi-même. Aussi je tiens à m'excuser auprès du public français, que j'ai pu apprécier au point de vue sportif, de ce manque de modestie. Les plus beaux jours de ma vie, c'est ainsi que je désire commencer, sont les cinq jours que j'ai eu le bonheur de passer au Lac Saint-James. Dans cet endroit, comme il en est beaucoup en France, j'ai vécu des heures de sport splendides. Des heures de sport pur en luttant contre des adversaires admirables d'énergie, de sportivité et de camaraderie. Un peu à court de mon training, je craignais de ne pas être à hauteur de ma tâche... et je craignais surtout la redoutable équipe australienne composée de Longworth, de Hardwick, de Steadman, les grands triomphateurs des Olympiades de Stockholm.

Une seule ombre au tableau : l'indisposition de Longworth, mon plus terrible adversaire. J'aurais voulu me mesurer avec le Longworth en possession de tous ses moyens. Je m'incline profondément devant le courage et la persévérance dans l'effort de ce magnifique athlète et loyal adversaire.

Une autre ombre encore : la non-participation des champions anglais aux Interalliées. Mon espoir était de me mesurer contre tous les grands champions. Or, l'un d'entre eux, le meilleur peut-être, Hagdson, qui gagna à Stockholm le 400 mètres en 5 m. 24 s. 2/5 et le 1.500 mètres en 22 minutes n'était pas là. Je compte et j'espère le revoir bientôt, puisqu'en 1920 les grandes Olympiades vont réunir les plus grands athlètes du monde entier.

On m'a demandé, à diverses reprises et avec un profond intérêt, ce que je pense des nageurs français. Or, avant que d'émettre mon opinion, il est une chose que je dois dire : c'est le courage des Français. Aucun, quoique très distancé, n'a abandonné une épreuve. Voilà un geste de sportif. Le mot « sport », chez nous, en Amérique, ne veut pas dire « premier ». Malheureusement beaucoup de spécialistes font du sport pour la 1re place. Cette méthode est nuisible. Il faut savoir que dans une compétition quelconque il n'existe qu'une place de premier. Tout le monde ne peut donc pas être le premier. Les Français sont des sportsmen parce qu'ils font du sport par amour du sport. Malheureusement, en France, très peu de nageurs sont taillés en « *nageurs* ». Mon camarade Pouilley, par exemple, qui est doué de qualités excellentes, ne parviendra jamais à approcher les records mondiaux. Sa nage, qu'il a déjà rectifiée, est souple et plaisante. Pourtant il manquera toujours quelque chose à Pouilley : la capacité thoracique, la grandeur, le poids.

Le nageur doit être grand, tels Daniels, Kahanamoku, Cecil Healy, Hardwick, Hatfield, Bretting.

Il doit être grand et proportionné, c'est-à-dire qu'il doit avoir les jambes longues et fines, des épaules fortement attachées, un cou très développé et une capacité thoracique dépassant la bonne moyenne. Le nageur nage avec ses épaules et ses poumons, s'il est permis en français de s'exprimer ainsi. Il est nécessaire, pour produire un effort en natation, d'avoir un souffle formidable. Or les nageurs français ne possèdent pas le souffle.

Chez nous, en Amérique, nous sélectionnons nos spécialistes. Au Collège, par exemple, X est désigné pour la course à pied ; Y pour l'aviron ; un troisième pour la natation : ces trois hommes ne feront que la spécialité qui leur a été octroyée par ce que les sélectionneurs sont de vieux entraîneurs, qualifiés pour se rendre compte du

rendement naturel de chaque homme pour chaque sport.

Je crois bien que chez vous, en France, cette chose, le sélectionnement, n'existe pas. Chacun fait du sport et choisit une spécialité par goût. Vous avez des lanceurs de poids capables de battre des records de natation, et des nageurs « taillés » en coureur de Marathon. Le sélectionnement est la chose primordiale pour sortir des athlètes spécialistes. Les Français sont courageux, énergiques, pratiquent les nages de course de façon impeccable, mais ne sont pas minutieusement sélectionnés comme chez nous. Voilà pourquci ils n'ont pu figurer victorieuseemnt aux Olympiades de Saint-James.

On veut savoir aussi comment je m'entraîne. Cela n'est pas un mystère, parce que mon entraînement ne fait qu'améliorer les qualités que je posséde, qui sont naturelles, et que je n'ai pas découvertes moi-même.

Au Collège de Standford, en Californie, où je fis mes études, un professeur de sport me prouva que j'étais né pour nager et qu'il me fallait nager.

Aux côtés du Collège, à Standford, comme aux côtés de tous les Collèges des Etats-Unis, il y a une piscine. C'est là que je commençai, au lendemain de ma conversation avec le professeur, mon initiation aux nages savantes. En six mois je fis des progrès énormes. Le professeur-sélectionneur ne s'était pas trompé : j'étais venu au monde pour nager. En Amérique tout le monde nage le crwal, même l'amateur qui pratique la natation pour son plaisir sans ambitionner la conquête de records et de championnats. Après mes premières leçons de crawl, mes progrès furent sensibles. Trois mois après mon initiation à la « course » je parcourais les 100 mètres en 1 m. 10 s. Il ne me restait plus qu'une chose à apprendre : la respiration, parce qu'il est nécessaire de savoir respirer pour « courir » une distance.

NORMAN ROSS

Agé de 23 ans, lieutenant dans l'aviation américaine, Norman Ross est l'un des plus remarquables athlètes complets de la natation.

En plein entraînement je fais un peu de « footing », des mouvements de culture physique et, deux fois par jour, des distances à la nage, variant d'après la course que je prépare. Voilà mon entraînement qui est loin d'être mystérieux.

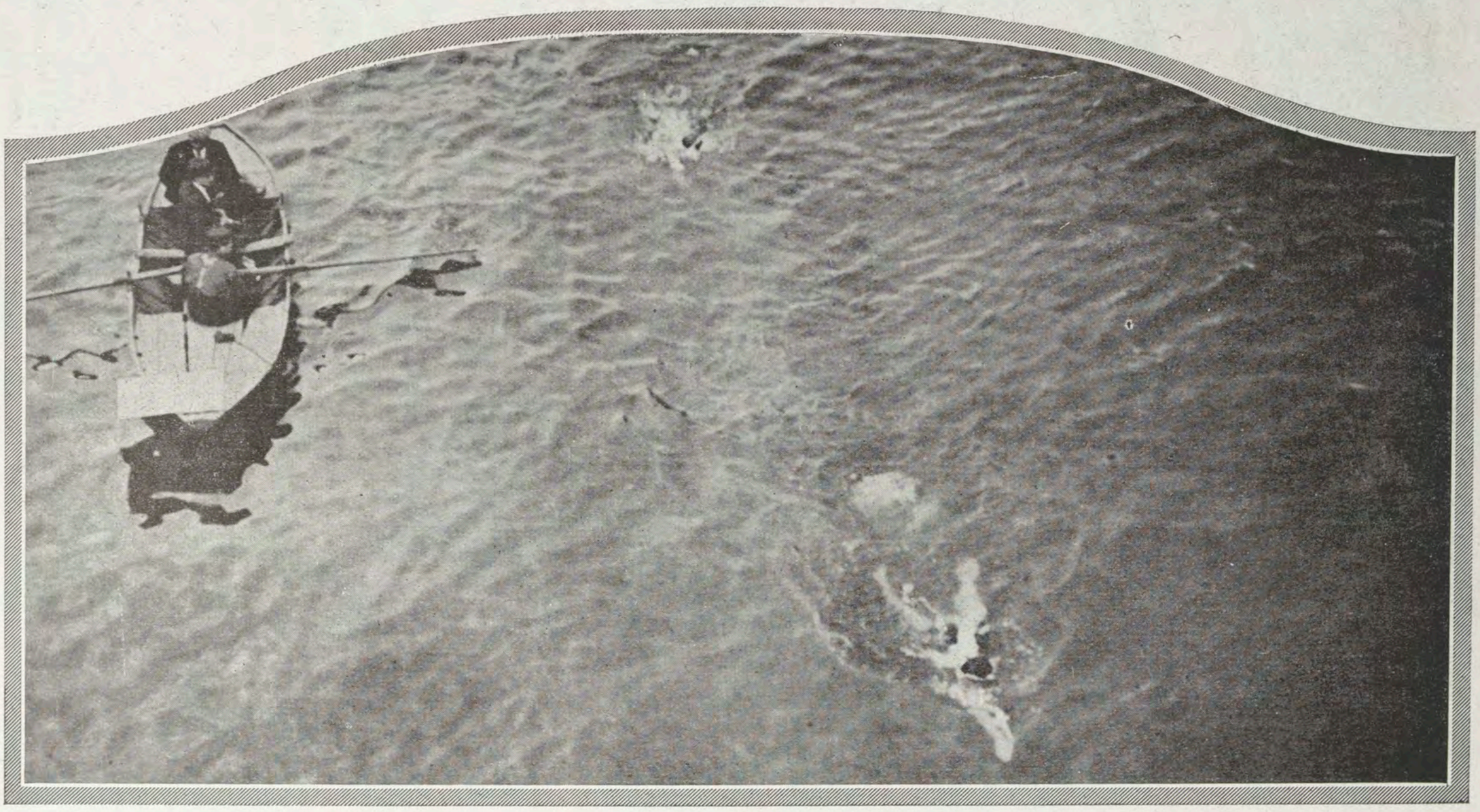
Et maintenant que sont terminées toutes les grandes épreuves nautiques, je quitte la France heureux d'avoir remporté cette jolie épreuve qu'est la traversée de Paris à la nage. Ma prochaine performance : battre si possible le record du monde des 100 mètres détenu par Duke Kahanamoku en 1 m. 1 s. 3/5.

Mon prochain désir : revenir en France pour rencontrer à nouveau tous les grands champions et voir si les Français ont creusé des piscines...

Car il semblera peut-être grossier de ma part de faire des critiques et de donner des conseils. Mais les vrais sportsmen m'excuseront et comprendront que je ne le fais qu'afin de rendre service à la natation française.

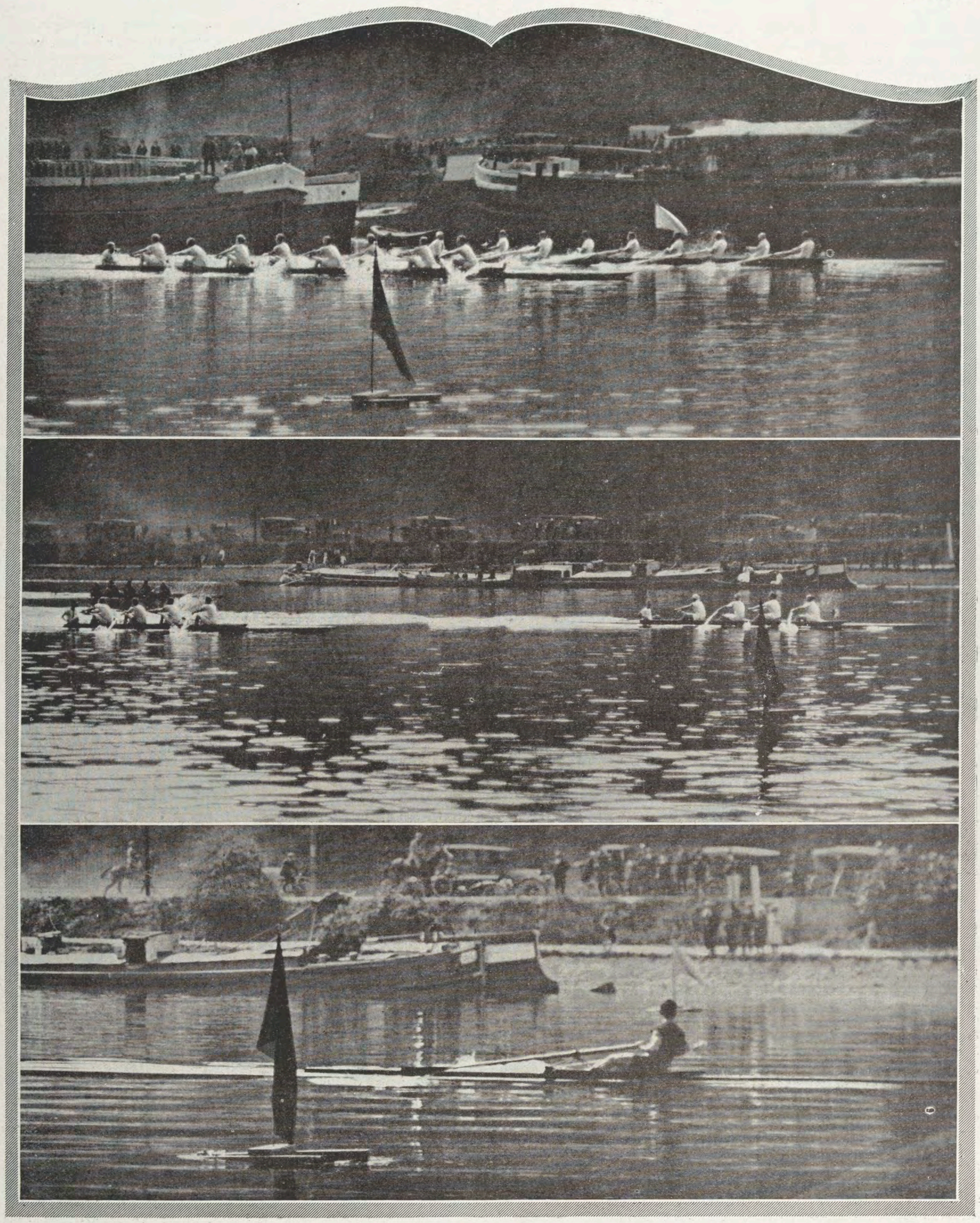
J'ai été profondément étonné d'apprendre que la France qui est le Paradis terrestre pour tant de choses, n'était pas également le Paradis des nageurs. Vous manquez de pistes pour vous entraîner. Lorsqu'on pense que pour disputer des championats réguliers vous êtes obligés d'aller à Tourcoing, on ne peut que sourire. Vous avez certes des hommes de classe, mais encore faudrait-il leur donner la possibilité de s'exercer et de travailler. On ne s'entraîne pas pour un concours de natation en se contentant de ne pas oublier la date de l'épreuve. Non, et c'est pourtant ce qui semble être un peu la méthode française. Pourquoi ? Vous ne manquez pas de Mécènes. N'y en aura-t-il pas un qui consacrera une partie de sa fortune à faire édifier à Paris, à la portée de toutes les bourses, un vaste établissement où tous les apprentis tritons pourraient prendre leurs ébats ?

NORMAN ROSS.



LE DUEL NORMAN ROSS - BACIGALUPO.

La lutte entre Norman Ross et Bacigalupo, que nous avions déjà vus aux prises aux Jeux Interalliés, se termina par la victoire de l'Américain qui, cependant, sur les 7 kilomètres de parcours, ne put s'assurer que 25 mètres d'avance sur l'Italien.



L'AVIRON AUX JEUX INTERALLIÉS

1. L'arrivée de la course en 8 : l'Angleterre (Cambridge) triomphait en 6 m. 26 s. 3/5, devant l'Australie, à 1/4 de longueur et la Nouvelle-Zélande. 2. L'arrivée de la course à 4 rameurs : la France parcourt les 2.200 mètres en 7 m. 26 s. 2/5, à 1 longueur 1/2 devant l'Amérique. La Nouvelle-Zélande était 3e, à 1 longueur, le Canada 4e. — 3. L'arrivée de la course en skiffs, Hadfield gagne en 7 m. 55 s. 3/5 devant le Français Giran. Le classement des nations donnait : 1er France et Nouvelle-Zélande, 5 points ; 3e Amérique et Angleterre, 3 points, 5e Australie, 2 points.

LES RÉGATES D'HENLEY

En haut, le Néo-Zélandais Haldfield, qui battit dans sa demi-finale l'Anglais W.-D. Kinear et, dans la finale, le lieutenant Nussey, dans le Kingswoods Skulls. - En bas, l'Australie réussit à triompher de l'équipe de l'Université d'Oxford dans le Kings Cup (5 et 6 juillet).

après Henley et les Jeux Interalliés

Par E. TOULOT

Les épreuves interalliées à l'Aviron, commencées à la Traversée de Paris, poursuivies à Henley, viennent d'être clôturées dans le beau bassin de Saint-Cloud-Suresnes où se déroulèrent, jadis, de mémorables réunions nautiques, notamment ces fameuses régates franco-anglaises de l'Exposition de 1867 dont l'importance et l'éclat n'ont jamais été dépassés ni même égalés depuis.

La « Traversée de Paris », ce fut, dans un match interallié, la reprise de l'aviron par des « poilus » à peine sortis des tranchées

La seconde phase de la lutte interalliée à l'aviron a eu Henley pour cadre, un cadre qui est ancien maintenant de quatre-vingts ans. Henley est véritablement un mot magique ; l'attirance est irrésistible pour le rowingman, bien que le bassin des courses ne se prête pas plus que tel autre à des épreuves à l'abri de toute discussion ; mais la sportivité de nos voisins d'outre-Manche a fait des régates de Henley ce qu'elles ont toujours été dans le passé, ce qu'elles sont encore dans le présent : la première réunion du monde pour l'aviron. Henley c'est la Mecque du rowing mondial.

Les Stewards de Henley dépensent chaque année plus d'une centaine de milliers de francs qu'ils retrouvent largement dans leurs recettes. Quel exemple ! Quel modèle !

Quand la réunion de Henley fut décidée, cette année, le rowing anglais avait été pour le moins tout aussi durement frappé que le rowing français. Des garages de la Tamise était fermés ou réquisitionnés par l'armée ; les clubs des universités n'avaient plus de rameurs et leurs caisses étaient à peu près vides, sinon vides tout à fait. En projetant une journée à Henley, on avait l'espoir de faire revivre l'aviron, mais on ne pensait pas que cette renaissance serait aussi rapide ni aussi brillante.

Le succès de la réunion de 1919 se dessina immédiatement et l'attrait de la King's Cup et des Kingswoods Sculls, par exemple, ne tarda pas à prendre l'importance qu'auraient eue le grand Challenge et les Diamonds Sculls. Toutes les épreuves furent sévèrement disputées et n'auraient pas déparé la réunion annuelle.

La King's Cup, dont le magnifique prix avait été donné par le roi, était une épreuve à huit rameurs réservée aux soldats alliés de la dernière guerre. Les équipes de la « Traversée de Paris » s'y retrouvèrent en même temps qu'elles y rencontrèrent de nouvelles équipes fort bien préparées, notamment les équipes premières de Cambridge et d'Oxford. L'Australie présentait deux équipes que la mauvaise chance dans le tirage au sort plaça dans la même manche. Toutefois, le temps de leur éliminatoire (7 m. 31 s.) fait croire que l'équipe nº 2 n'était pas de force à pousser jusqu'à la finale. Oxford se débarrassa d'abord des Canadiens, en 7 m. 28 s., puis ensuite des Américains, en 7 m. 25 s.

Le huit américain de Henley n'était pas identique à celui de la « Traversée de Paris », son chef de nage, Brocks, avait été remplacé par Kingsland et deux autres équipiers avaient été changés. Entre temps, les Américains avaient mis hors de la lutte, par trois longueurs et en 7 m. 40 s., notre huit national dont la composition avait encore été modifiée, pour la moitié des équipiers, Poix quittant la nage pour aller au sept, pendant que Monney-Bouton le remplaçait au nº 1. Le deuxième banc était occupé par Vaganay, un rameur du Cercle de l'Aviron de Lyon, qui, à la Traversée de Paris, ramait dans l'équipe d'Alsace-Lorraine.

L'équipe nº 1 de Cambridge comprenant plusieurs « Old bleues » comme Swann et les frères Buxton, élimina les Néo-Zélandais, dans une manche où les « All blacks », partis à 40 coups, demeurèrent en tête jusqu'au second signal (Temps : 7 m. 17 s.). Un seul équipier avait été changé dans le huit zélandais : Patterson par Mc Roberts lequel avait pris la place, au deux, de Hadfield passé au six, en faisant glisser Lester au quatre.

L'avant-dernier jour, Cambridge fut, à son tour, mis hors de cause, à une demi-longueur, par les Australiens, dans une course qui fut la plus belle de toutes, bien que le temps (7 m. 24 s.) soit supérieur au précédent. Mais on sait que les temps sont des points de repère discutables, surtout d'un jour à l'autre.

La finale de la King's Cup mit en ligne la première équipe

d'Oxford et le huit australien. Les premiers partirent à 41 coups, les seconds à 40. A mi-parcours, les Australiens, qui avaient pris la tête au départ, se trouvaient avoir une longueur d'avance ; ils la maintinrent jusqu'à l'arrivée, en 7 m. 7 s.

En applaudissant à cette très belle course, on ne pouvait s'empêcher de songer que si, dans les manches, Oxford eût rencontré l'Australie, à la place de Cambridge, c'est cette dernière équipe, au moins la meilleure seconde, qui serait allée dans la finale avec les Australiens. Le système des manches à deux produit de ces surprises et bien d'autres plus marquantes encore.

Dans la centaine d'engagements pour les régates de Henley, on ne comptait pas moins de 19 scullers inscrits pour les Kingswood Sculls, obligeant à faire 17 manches. On y relevait les noms connus de Kinnear, vainqueur dans les Diamonds, en 1910 et 1911, ainsi que dans les Olympiques de Stockholm, en 1912 ; Powell, détenteur des Diamonds en 1912 et actuellement coach à Eton ; Nussey, un Etonian qui rame mal et tire dur, et, enfin, le champion zélandais Hadfield.

Il n'était pas douteux que le Zélandais se débarrasserait sans peine des concurrents qui lui seraient opposés. Il en fut ainsi dans ses manches avec Muller, Pattinson et Kinnear. Nussey, après avoir battu Powell (sans trop de peine), Withington et Walden, demeura dans la finale où Hadfield le battit à son tour assez facilement, dans le temps de 8 m. 40 s., supérieur de 30 secondes au record. Notons en passant qu'il y avait du courant et qu'à Henley il est défavorable puisqu'on court contre. Le meilleur temps des éliminatoires appartient à Pattinson contre Oldham, en 8 m. 57 s. Hadfield est le meilleur sculler actuel sur 2.000 m.

Toutes les autres courses ont été le sujet de superbes luttes ; il n'est pas possible de les passer en revue ici. Remarquons cependant, que dans l'épreuve à huit seniors, (Fawley Cup), l'équipe du Thames R. C., première dans la finale, avait pour chef de nage le vétéran Beresford actuellement dans sa cinquante-deuxième année. Beresford et son fils font en ce moment une ample moisson de lauriers.

A défaut d'un Henley grandiose et prestigieux, nous avons eu un Saint-Cloud-Suresnes qui ne manquait pas de charme et de grandeur où le sport fut par instants superbe. Le bassin permettant des épreuves comportant plus de deux concurrents en ligne, on avait plus de chance de ne voir que les meilleurs dans les finales. Avec des éliminatoires à deux, Giran, second dans sa manche, ne serait pas parvenu jusqu'à la finale et n'aurait pas été second derrière un Hadfield, après avoir été battu par l'Italien Dones.

A quatre rameurs, notre équipe nationale, composée de rameurs de classe qui, bien entraînés seraient capables de très grandes choses, bénéficiait de l'absence du Leander, le vainqueur à Henley, qui n'avait pu trouver une embarcation à « dames de nage », système courant en Angleterre, ou ne se souciait pas de courir avec un barreur — un barreur soldat de la dernière guerre.

Dans ces conditions, le quatre Monney-Bouton, Vaganay, Cordier, Touvet-Barrelet, avait de très grandes chances qu'il a transformées en réalité. Il avait au gouvernail le prince des barreurs Barberolle, tout simplement.

Ceux qu'une heureuse inspiration avait conduits à Suresnes, le samedi, jour des finales, ont eu l'occasion, non seulement d'applaudir à la belle victoire de notre quatre français, mais aussi celle d'assister à une course comme ils n'en reverront peut-être jamais une semblable sur la Seine, quand Cambridge prit sur les Australiens une revanche de sa défaite d'Henley dans une des manches de la King's Cup. La victoire des Cantabs à Suresnes a splendidement démontré que si le huit de Cambridge n'est pas allé jusqu'à la finale de la King's Cup, à Henley, la faute en incombe aux bizarreries que produit souvent — trop souvent — le système des épreuves à deux concurrents seulement en ligne.

A Suresnes, les trois meilleures équipes à huit se sont retrouvées dans la finale et c'est ce qui en fit sa superbe beauté. Par exemple, on jurerait que le tirage au sort avait été fait avec des têtes de ligne. Si oui, un résultat heureux a justifié le procédé.

Si la Traversée de Paris arracha le rowing international du sommeil dans lequel quatre années et demie de guerre l'avait plongé, Henley en a été le grand réveil. A Suresnes, le rideau s'est baissé sur un ensemble qu'on aurait le plus grand tort de ne pas renouveler annuellement et dès l'année 1920. Un match interallié d'après-guerre a été proposé, au début de 1917, par deux rowingmen parisiens qui en avaient formé le projet en octobre 1914. La Fédération française a accepté la direction de cette nouvelle institution qui, encadrée d'épreuves intéressantes, voire inédites, dont le programme est tout prêt, nous fournirait l'an prochain, une réunion nautique de très grande allure.

Le Rowing français se doit de n'être pas plus longtemps en arrière de ses voisins.

E. Toulot.

LA FRANCE GAGNE AUX RÉGATES INTERALLIEES

Le 18 juillet aux regates intéralliées, la France a gagné l'épreuve à 4 rameurs. L'équipe était composée de Bouton, Vaganay, Cordier, Barrelet, et Barberolle barreur.

HADFIELD, VAINQUEUR DES SKIFFS

L'Australien Hadfield, s'attribua la victoire en battant aisément le Français Giran qui finit à 3 longueurs et demie. L'Américain Withington était 3e à 2 longueurs.

après Wimbledon

SOUVENIRS ET IMPRESSIONS

Par G.-L. PATTERSON

D'ABORD un peu de « moi ». J'ai 23 ans. je ne me suis pas confiné dans l'exercice du tennis seulement et je prétends que pour briller dans ce sport, il est nécessaire d'être un athlète. L'Australie avait déjà prouvé ce qu'on pouvait espérer d'elle au point de vue lawn-tennis avec le regretté capitaine Anthony Wilding et le major Norman Brookes. Je suis heureux d'avoir réussi à faire bonne contenance après de tels champions.

Le tennis est très en faveur dans mon pays. Nous n'avons pas, à beaucoup près, autant de réunions qu'il en est organisé en Angleterre, mais nos championnats sont certainement plus suivis et plus disputés quant au nombre de concurrents. On publie dans les quotidiens les jours et heures des matches et celui qui ne se présente pas au moment fixé est rayé quelle que soit sa valeur. Dans toutes nos écoles, le tennis est un jeu national. Il y a la «Pennant Club Competition» par exemple, à laquelle tous les établissements scolaires prennent part. Ajoutez à cela un championnat des écoles ouvert aux jeunes gens de moins de 20 ans, faisant encore leurs études. Ne vous étonnez donc pas si l'Australie compte des joueurs de qualité.

Quel est le meilleur tennisman que j'ai rencontré en Europe ? Sans contestation possible, c'est le Français Gobert qui avait une forme parfaite aux Jeux Interalliés.

A mon avis, les joueurs anglais restent trop sur la défensive. Ils n'approchent pas assez du filet. Ce défaut — car c'est un — défaut tient évidemment à leur formation. Ils emploient la tactique la plus sage, le plus prudente, mais un peu de « furia » est nécessaire pour mettre l'adversaire « out ».

C'est à force de regarder jouer qu'on arrive à acquérir de la valeur. J'ai d'abord cherché à imiter Mac Loughlin qui vint matcher à Sidney, en 1908. Mon père m'avait appris les premiers éléments du sport dans notre villa de Kew, à Melbourne. Le major Brookes avait l'habitude de venir faire des parties avec mon père et Dunlop, alors que j'étais encore gamin. Naturellement je suivais soigneusement les méthodes de chacun et c'est ainsi que je me rendis compte des caractéristiques qui font un champion. Je n'avais joué qu'une fois avec Brookes avant de venir disputer le championnat du monde de Wimbledon.

Vous m'avez demandé de donner des conseils aux jeunes. Un livre n'y suffirait pas. Aussi me contenterai-je d'indiquer les enseignements les plus précieux, ceux sans lesquels on ne pourra jamais espérer devenir un champion. Les voici en quelques mots : tenez votre raquette bien droite, votre œil fixé sur la balle, placez votre pied dans une position impeccable... et le restre suivra. G.-L. PATTERSON.

LE SUCCÈS DE Mlle LENGLEN

Par W. LAURENTZ

LE plus grand succès de cette année a été pour notre championne, Suzanne Lenglen, qui a remporté les épreuves de simple et de double-dames et qui aurait pu également inscrire son nom sur le palmarès du double-mixte, sans quelques petits incidents sur lesquels je reviendrai par la suite.

Le simple hommes est revenu à l'Australien Gérald Patterson joueur extrêmement brillant, mais parfois irrégulier. André Gobert, que nous espérions tous voir triompher cette année, a échoué devant lui, en trois sets, mais dans une partie où ni l'un, ni l'autre, n'a été vu à son avantage. Patterson, très impressionné, car il avait déjà été battu par Gobert à Paris, débuta mal, mais reprit confiance, en constatant le manque de résistance de son adversaire, ce qui lui a valu la victoire.

Gobert a d'ailleurs mal joué, tout au long du championnat, sauf dans les deux derniers sets, d'un match contre un autre champion Australien, R. W. Heath, qui furent le Gobert des bons jours ; un Gobert à mon avis, à peu près imbattable.

Les autres représentants français ont été éliminés, par Kingscote. Decugis au troisième tour en 5 sets, Laurentz au premier en 3.

En double, nos représentants Decugis-Laurentz, après avoir battu une équipe de second ordre, sont tombés sur Riseley-Dixon. Ce match très disputé en 5 sets a été gagné de peu par les Anglais, plus réguliers que les Français, qui néanmoins réussirent de très jolis coups. Une grosse surprise a été la défaite de l'équipe de double Brookes-Patterson, par une autre équipe australienne : O'Hara-Wood-Thomas. La faute en a été à Patterson très faible ce jour-là ; malgré les efforts de Brookes, la partie fut gagnée en 4 sets par O'Hara-Wood-Thomas.

Le challenge-round, Brookes contre Patterson, ne fut pour ainsi dire pas disputé. L'ancien champion du monde paraissait complètement démonté et dans l'impossibilité absolue de lutter contre son foudroyant compatriote. Chose d'autant plus curieuse qu'à l'entraînement Brookes l'emportait presque toujours sur son élève. Malgré que Patterson ait joué d'une façon magnifique je crois que l'état de santé de Brokes est pour quelque chose dans une défaite aussi écrasante.

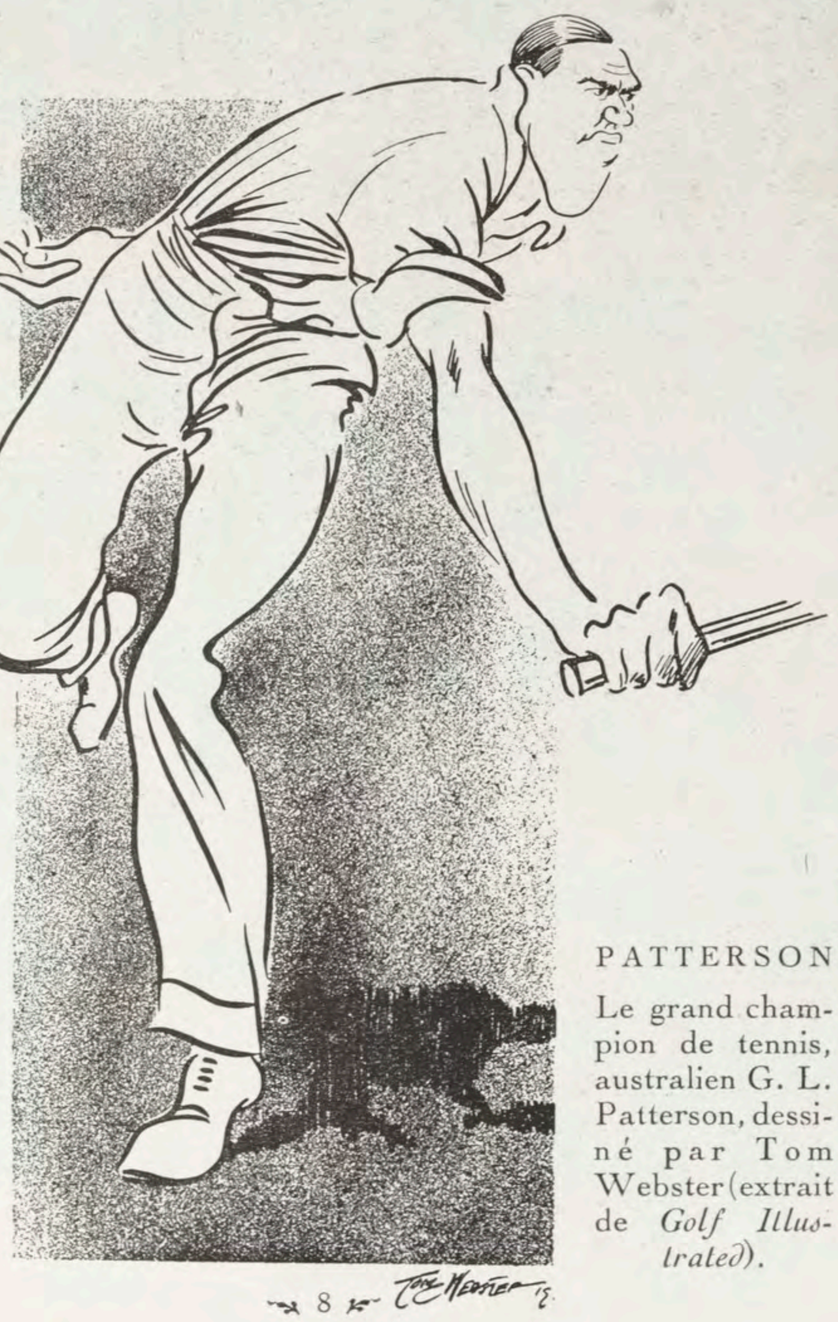
Dans le simple de dames, contre Mrs Lambert-Chambers, Suzanne Lenglen a trouvé une résistance certainement inattendue. La championne d'Angleterre, qui s'était préparée en vue de cet événement, a joué avec une science et une ténacité remarquables et les spectateurs ont pu assister à une des plus belles parties qu'il soit possible de voir. Au commencement du premier set, Suzanne Lenglen a attaqué avec vigueur, réussissant des drives, des services et des volées, avec un succès égal; l'Anglaise qui, visiblement étudiait le jeu de son adversaire, a poussé au bon moment et a égalisé le score à quatre jeux partout ; aussi régulière, en revers, qu'en drive, plaçant ses balles, d'une façon absolument mathématique, elle passait coup sur coup notre championne au filet, faisant l'effet d'une véritable machine à renvoyer la balle. Mlle Lenglen, qui paraissait fatiguée, a pu se reprendre néanmoins et grâce à son jeu plus jeune et plus complet, elle finit par gagner le premier set 10-8.

Au second set, les deux joueuses ont paru se ressentir de leurs efforts. Suzanne qui s'était écorché le pied, éprouvait du mal à se déplacer, et le set est allé à la joueuse anglaise par 6-4.

Au troisième set, Suzanne Lenglen, qui montra d'ailleurs beaucoup de courage pendant tout le match, a de nouveau joué à fond et est arrivée à avoir 4-1 ; mais à ce moment, elle a eu une défaillance dont Mrs Lambert-Chambers a immédiatement profité ; le score fut successivement 4-2, 4-3, 4-4, puis 5-4 pour Mlle Lenglen, mais son adversaire, avec une énergie admirable, réussit à faire 5-5, puis 6-5, et 40-15 ; à ce moment-là, tout espoir semblait perdu ; mais Mrs Lambert-Chambers n'a pas osé se risquer et, en renvoyant une balle facile et en ratant son retour de service, a permis à Suzanne Lenglen, de faire jeu. La française repris confiance et ne faisant plus une faute remporta les deux jeux suivants et la partie 10-8, 4-6, 8-6.

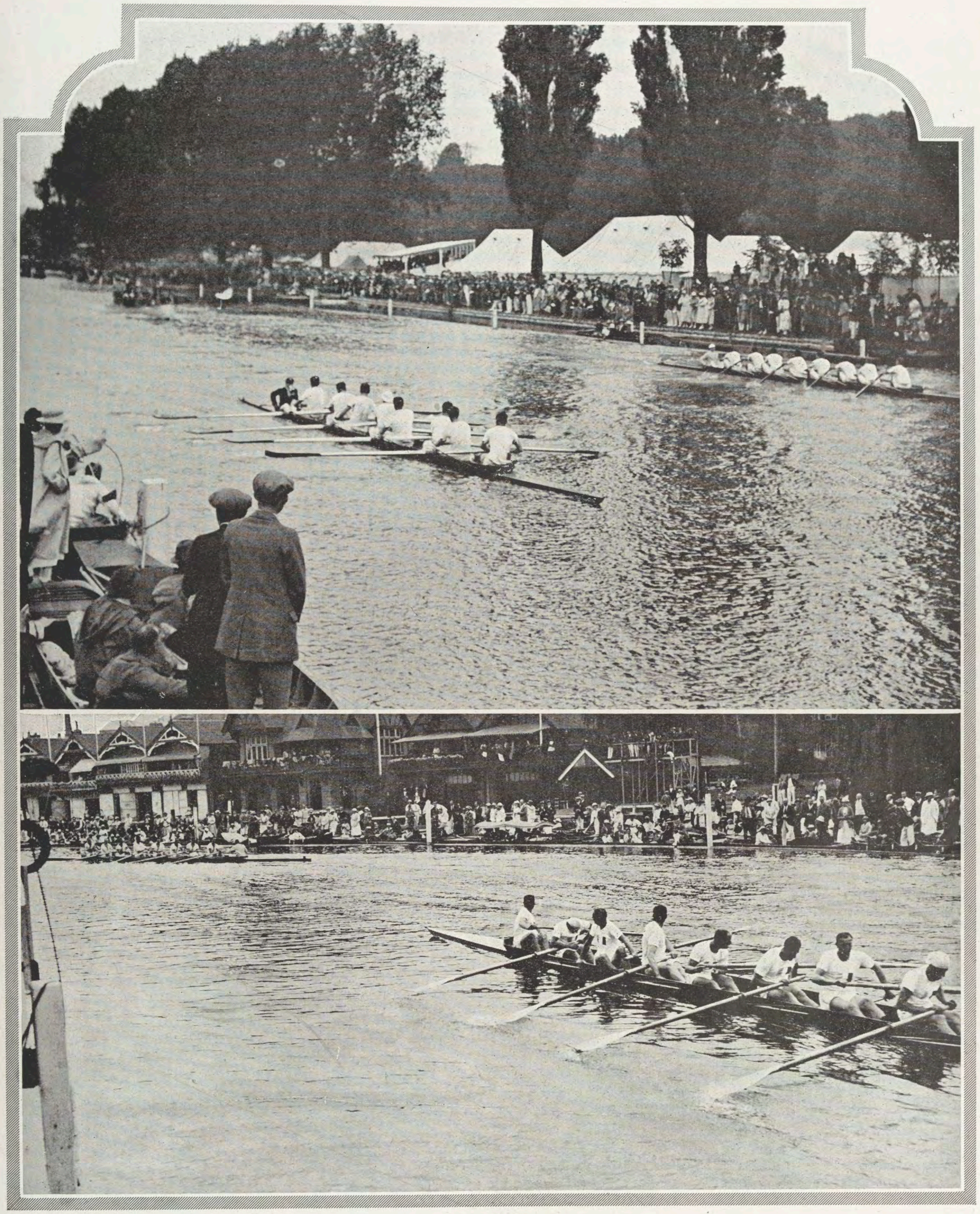
Dans le double-mixte, Mlles Lenglen-Laurentz ont été victimes, de fautes d'arbitrage tellement flagrantes dans leur partie contre miss Ryan-Lycett, qui furent vainqueurs de l'épreuve, qu'il leur était à peu près impossible de gagner.

Les organisateurs de Wimbledon se doivent à eux-mêmes de changer un tel état de choses. W. LAURENTZ.



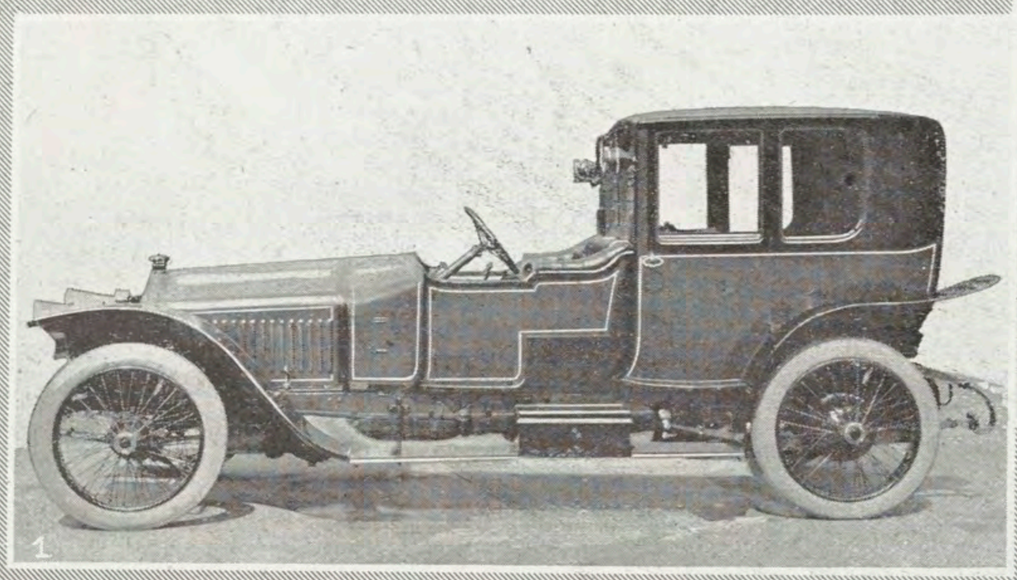
PATTERSON

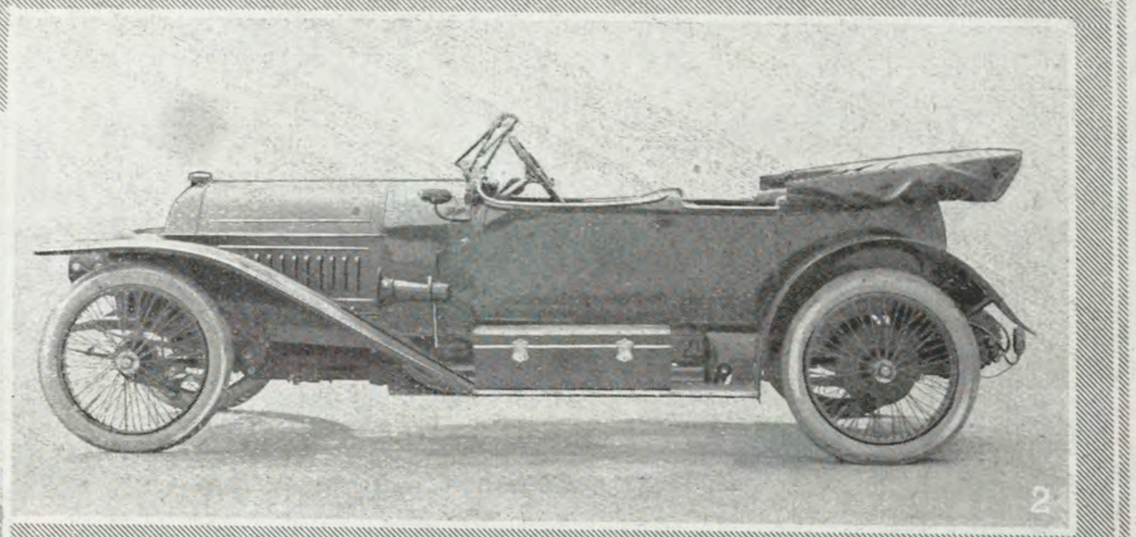
Le grand champion de tennis, australien G. L. Patterson, dessiné par Tom Webster (extrait de *Golf Illustrated*).

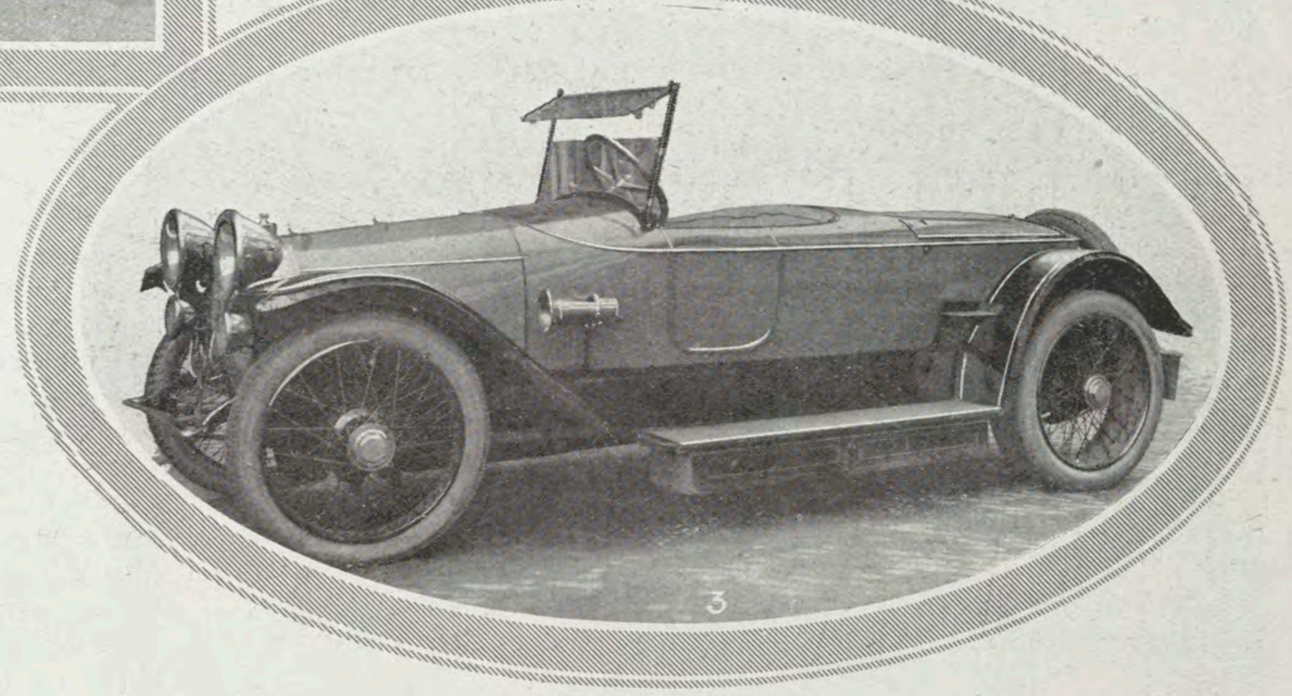


LES REGATES INTERNATIONALES D'HENLEY

1. Aux régates d'Henley, l'une des plus importantes épreuves était la King's Cup (poule pour les équiqes à 8 rameurs). Les gagnants des demi-finales étaient les teams d'Australie et de l'Université d'Oxford. Dans la finale, l'Australie battait nettement le team de l'Université d'Oxford. 2. L'équipe française fut éliminée dans la troisième série de la King's Cup, battue par l'équipe de l'armée américaine. Notre cliché montre, après la course, l'équipe de France très éprouvée par l'effort qu'elle vient de fournir.







QUELQUES TYPES DE CARROSSERIES DE LUXE

1. Coupé de ville.

2. Torpedo avec pare-brise et capote.

3. Torpedo-bateau, type sport.

La voiture automobile de Luxe

Par C. LAVILLE

Ne semble-t-il pas déplacé, alors qu'aujourd'hui neuf automobilistes sur dix ne jurent plus que par la construction à l'américaine et les fabrications en « séries » innombrables, ne vous semble-t-il pas un peu déplacé de venir parler de la voiture de luxe ? Car, par sa définition même, la voiture de luxe est celle sur laquelle on s'est ingénié à réunir un ensemble de caractéristiques lui appartenant en propre et la distinguant, au premier coup d'œil, de toute autre voiture, celle-ci fut-elle également « de luxe »...

Qu'on établisse des véhicules par milliers et, du premier jusqu'au dernier, tous identiques les uns aux autres dans leurs moindres détails, c'est un progrès évident, comme fut un progrès l'avènement des vêtements de confection, celui des chaussures « toutes faites », ou bien encore celui des omnibus. A défaut de l'élégance affinée, c'était le confort ou la commodité mis à la portée des bourses modestes. La démocratisation de l'automobile ne pouvait se poursuivre que par l'adoption des méthodes de travail réellement industrielles ; la promenade dominicale ou la tournée d'affaires sur une voiture à essence, ces facilités ne devaient passer à l'état de fait accompli que du jour où les constructeurs réalisaient une fabrication à bon marché en opérant sur d'énormes quantités de machines établies sur le même modèle.

Et cependant, il semble bien que la destinée de la France est de demeurer toujours le pays où triomphera la construction des voitures de luxe, de celles qui, dans leur établissement, demandent un effort particulier, et sans cesse renouvelé, pour leur créer une personnalité propre, un « je ne sais quoi » qui les fasse différer de leurs semblables et qui leur assure une élégance à la fois discrète et marquée.

Une voiture est « de luxe » en même temps par son mécanisme et par sa carrosserie, par son âme et par son corps. Elle ne doit pas se traîner sur la route, elle ne doit pas haleter, peiner, travailler avec bruit ; surmontant les difficultés en se jouant, elle glissera silencieusement pour prendre la tête des autres voitures, grimpera allégrement les côtes les plus dures et transportera ses occupants sans qu'ils aient à souffrir du mauvais état des routes. Ceci est tout un programme ; un programme singulièrement chargé.

Le moteur de la voiture de luxe ne saurait être autre qu'un multicylindrique : six cylindres en ligne, 8 cylindres ou 12 cylindres en V, parfaitement équilibré, silencieux et disposant d'une sérieuse réserve de puissance. Tout au plus ferons-nous exception pour le petit coupé de ville qui peut se contenter d'abriter sous son capot une plus modeste écurie de HP, en raison du travail beaucoup moins pénible qui lui est demandé.

Une puissance un peu développée suppose à peu près nécessairement un embrayage métallique. Derrière lui vient, sur le châssis, la boîte des vitesses. Ici, pas d'hésitation : le constructeur n'est pas obligé de serrer le prix de revient d'aussi près que dans une petite voiture ; en conséquence, la boite à quatre vitesses s'impose. Grande puissance d'un côté, gamme de démultiplications très étendue d'un autre côté, et nous sommes ainsi assurés que le moteur fonctionne toujours aux environs de son régime le plus favorable ; il est susceptible de donner un coup de collier sans faiblir et, semblable à l'athlète qui travaille « le sourire aux lèvres », nul à-coup ne vient désagréablement impressionner les passagers de la voiture.

Que le véhicule comporte un différentiel, cela va de soi. Il se complète par des freins très puissants, sur le mécanisme et sur les roues arrière. Joignez à cela que, pour être au goût du jour, l'alimentation en carburant s'opérera par le système du *vacuum feed* ou de l'exhausteur, que le radiateur sera de dimensions restreintes et en coupe-vent, que le démarrage et l'éclairage se feront électriquement, que le conducteur — tel un mécanicien de locomotive — aura sous les yeux, devant le tablier, tout un appareillage d'indicateurs avec des cadrans, des jauges, des tubes, lui permettant de surveiller constamment la bonne marche de sa voiture.

En possession d'un excellent châssis, minutieusement mis au point par l'excellent constructeur qui l'a fabriqué, votre premier soin est de le lui retirer pour le mener au grand couturier, je veux dire : au carrossier en renom.

Une voiture de luxe peut être à carrosserie ouverte ou à carrosserie fermée ; rarement elle comporte une carrosserie à deux fins, et surtout parce que sont très peu nombreux ceux d'entre les habilleurs de châssis qui peuvent, dans ce genre, présenter des modèles réussis.

Quel que soit le genre de la caisse, une tendance s'affirme très nettement aujourd'hui : la plus grande sobriété possible dans les lignes de la voiture. Prenez un torpedo : en 1914, on pouvait encore lui prévoir une caisse dont, en la regardant de profil, on voyait émerger nettement les dossiers des sièges avant et de la banquette arrière. En 1920, toutes ces discontinuités sont venues se fondre les unes dans les autres et l'on arrive à une netteté d'aspect qui frise au sévère. Ne vous y trompez pas : en vertu de ce vieil adage qu'il est plus difficile de faire simple que de faire compliqué, l'unité actuelle qui prévaut dans les lignes d'une carrosserie n'a pu être obtenue qu'en étapes successives et par la volonté constamment maintenue d'élaguer dans l'enchevêtrement des courbes qui contrarient le galbe général du véhicule.

La carrosserie fermée ne semble pas avoir aussi rapidement évolué que le torpedo. C'est qu'ici cette rigidité dans les lignes, si plaisante pour les carrosseries ouvertes, confine à la sécheresse si l'on veut se l'imposer comme règle absolue dans l'établissement d'une limousine. N'oublions pas que cette dernière, comme la berline, le coupé ou le landaulet est un legs de l'ancien art du carrossier, celui qui s'appliquait aux véhicules traînés par des chevaux. Pour s'être grandement modifié au cours d'une application de vingt années aux voitures automobiles, l'héritage n'en subsiste pas moins et ceux d'entre nos couturiers qui n'ont pas acquis « la manière », ceux-là semblent le traîner comme un boulet. Il faut qu'une carrosserie fermée soit réussie ou ne soit pas... Il faut qu'elle donne une impression de puissance sans lourdeur, de vitesse sans fragilité. Evidemment, le problème n'est pas aisé à résoudre, mais nos photographies sont là pour montrer que quelques-uns y ont parfaitement réussi.

L'extérieur est une chose, l'intérieur en est une autre, non moins compliquée. Que d'essais il a fallu faire, que d'expérience il a fallu acquérir pour déterminer, par exemple, que seuls les draps clairs conviennent parfaitement à la garniture intérieure d'une carrosserie fermée. Le cuir manque de souplesse et il faut le rembourrer trop serré, ce qui nuit au confort ; le marcquin est plus souple, mais mauvais teint ; les étoffes de soie craignent le grand air et la poussière ; les draps sombres se défraîchissent au soleil et se salissent aux nuages de la route ; seul, le drap clair est solide, souple, nettoyable. Il se complètera de galons sobres, en laine ou laine et soie.

Pour éviter la monotonie, la voiture de luxe comporte en son intérieur des moulures d'ébénisterie s'harmonisant avec l'ensemble. Toutes les fantaisies sont permises si l'on n'oublie point que le bon goût français ne s'accommode pas des exagérations.

Une voiture de luxe ne serait, aujourd'hui, pas complète sans quelques superfluités qui ajoutent à son charme : un porte-bouquet en cristal et quelques bibelots d'intérieur. Il y en a de charmants et qui font le plus grand honneur à l'art français : coiffeuses en érable ou en palissandre, nécessaires de toilette, cantines, meubles pour pique-nique, porte-flacons, porte-carnet, vide-poches, miroirs, pendulettes, cendriers, coussins... Ces menus objets donnent un cachet d'intimité luxueuse qui montre combien l'automobile a su devenir, dans notre vie moderne, quelque chose d'absolument indispensable.

Et revenons un peu vers l'extérieur. Ailes, lanternes, phares, pare-brise, coffres, porte-pneus ou support de roue amovible, chacun de ces détails pourrait retenir notre attention. Et n'ayons garde d'oublier les roues et la suspension.

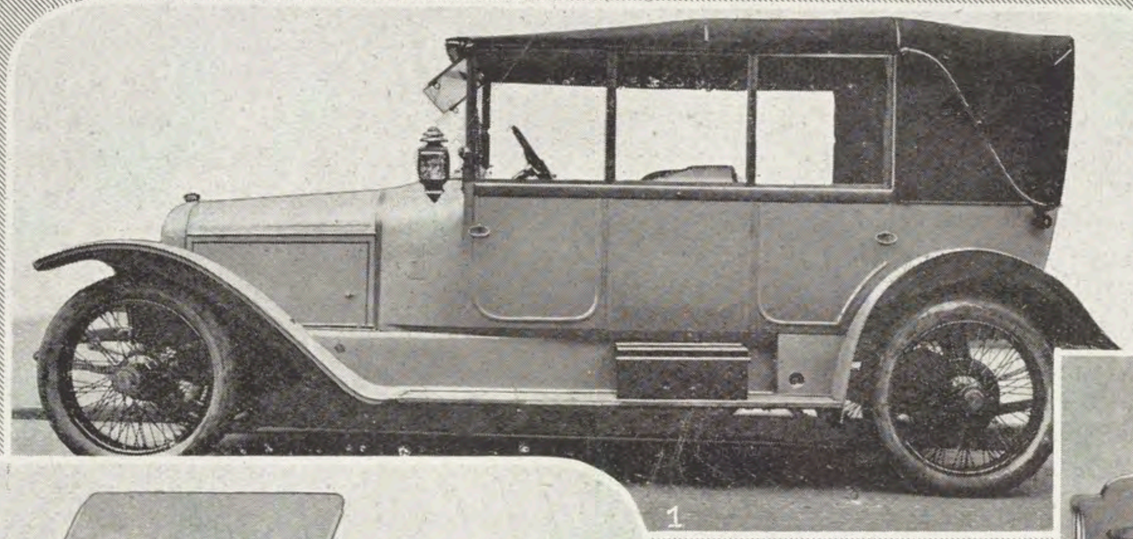
Pour les lanternes, ce qui convient au torpedo ne saurait aller sûr la limousine, et réciproquement! Et toujours fidèles au grand principe de simplicité et de sobriété, n'ayez d'autres lanternes que celles qui sont peintes ou, mieux encore, oxidées.

Et voici une autre tendance non moins nettement caractérisée que celles dont je vous ai précédemment parlé : ne plus considérer les marchepieds comme une vulgaire planche de cuisine où viennent s'aligner les objets les plus hétéroclites... L'adoption de l'éclairage électrique a fait disparaître le générateur à acétylène ; le coffre à outils suivra le mouvement, non pas — hélas ! — parce qu'il n'y a plus de pannes — mais parce qu'il disparaîtra, sous forme d'armoire, dans les profondeurs de la caisse.

Deux mots sur les roues : elles sont maintenant en tôle pleine. Quant à la suspension, assurée par des ressorts longs, larges et souples, elle sera moelleuse à souhait et, naturellement, complétée par un jeu d'amortisseurs.

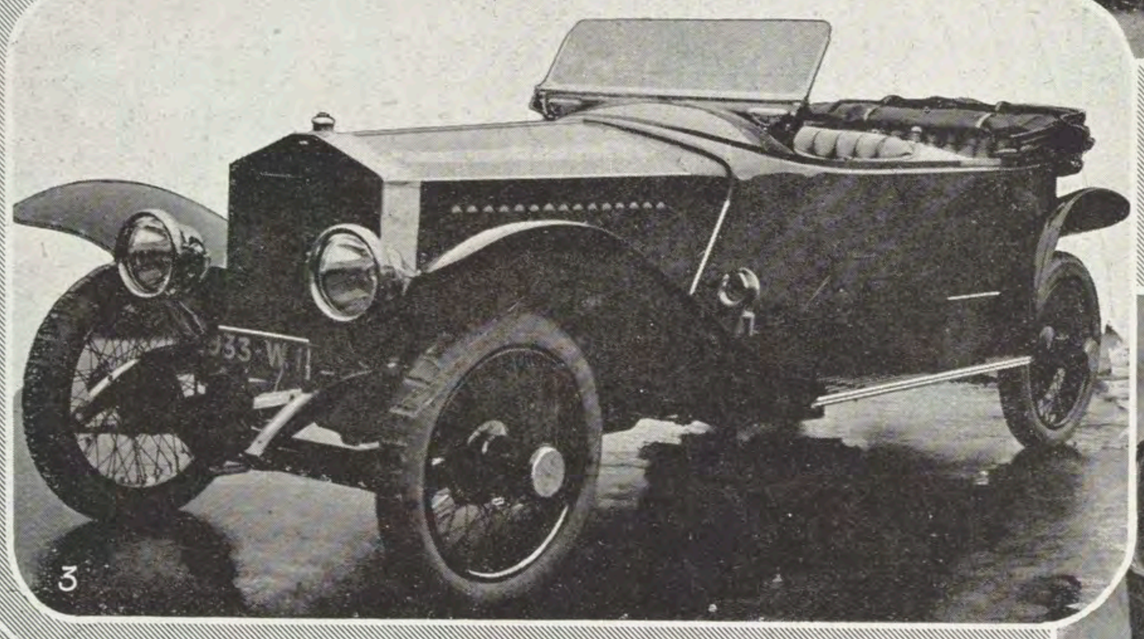
Enfin, du simple confort et de la grande vitesse, c'est encore cette dernière qui constitue le luxe le plus coûteux.

C. Laville.

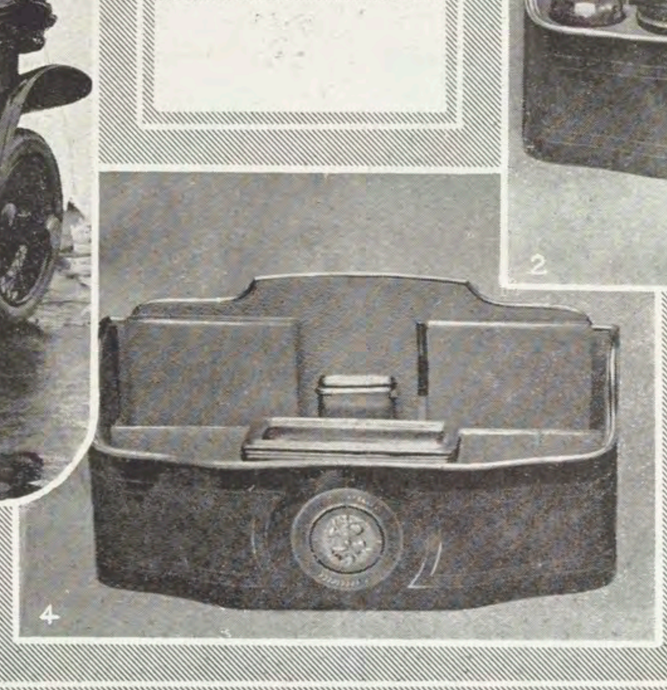


1. Torpedo transformable, la capote relevée formant carrosserie fermée.

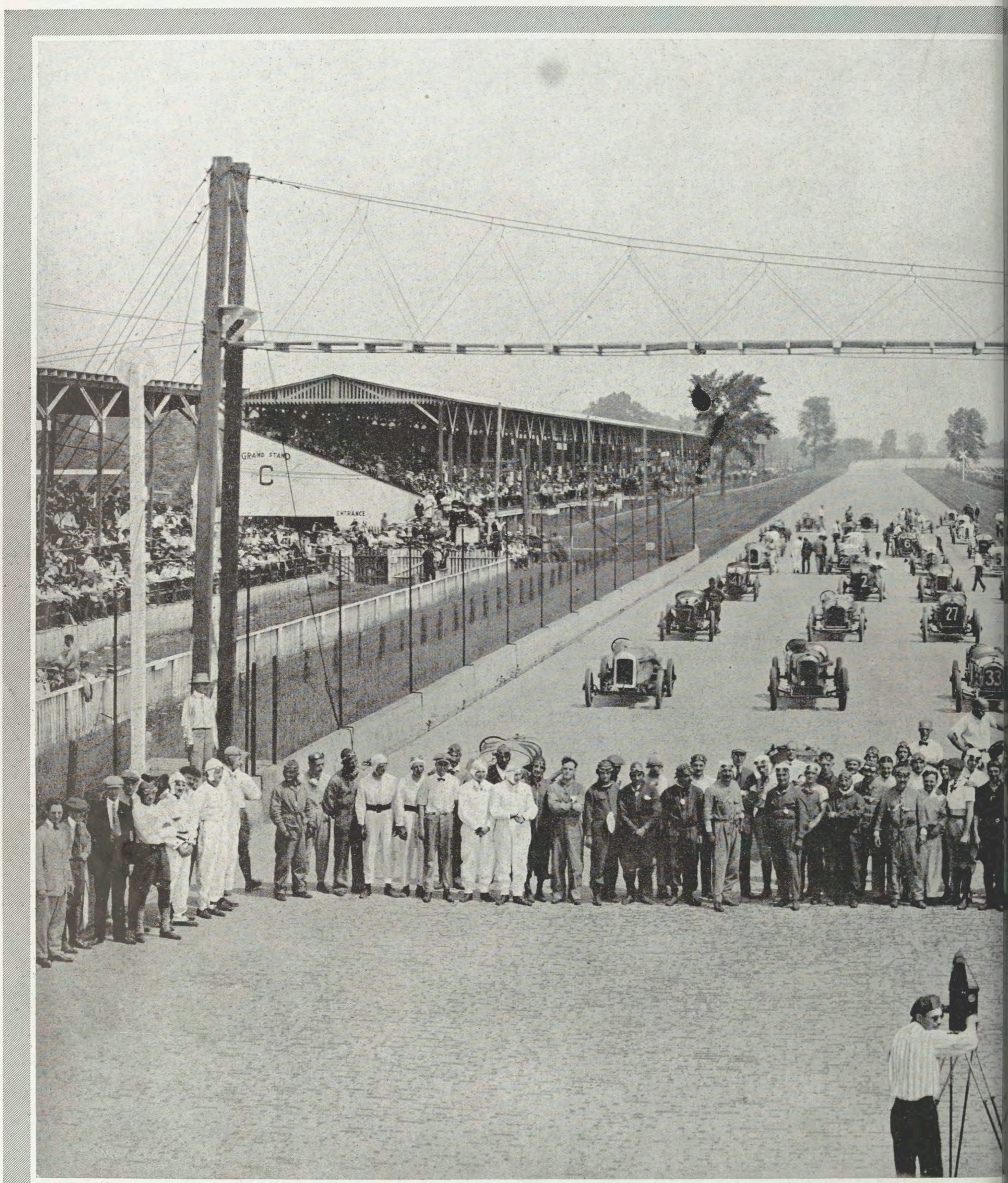
2. Cantines porte-flacons pour garniture d'intérieur.



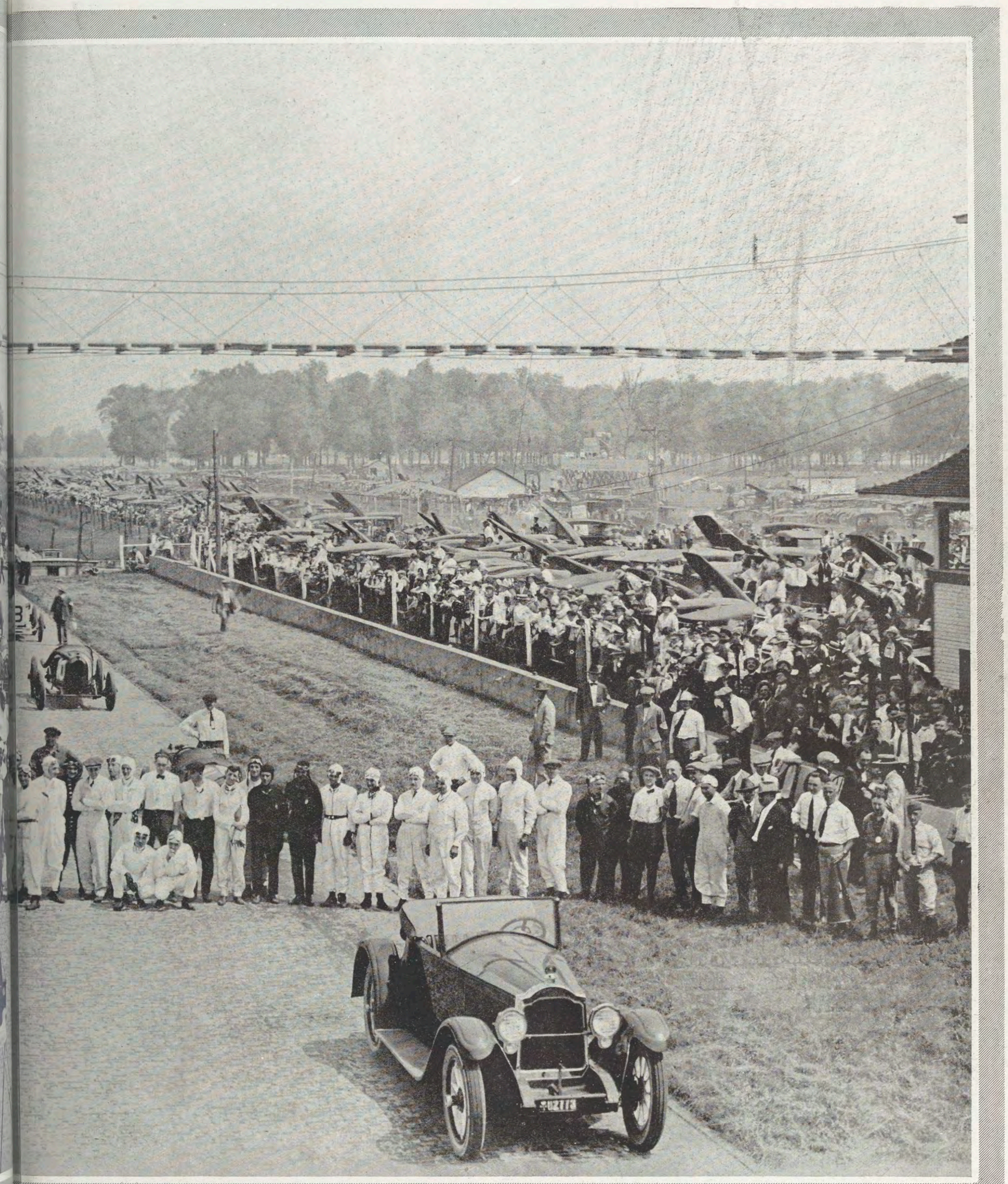
3. Torpedo type sport avec capote et pare-brise



4. Porte-carnets.



AVANT LE DÉPART DU GRAND PRIX D'INDIANAPOLIS



Il n'est pas trop tard pour publier ce document qui nous a été rapporté d'Amérique, par le champion Guyot. C'est le dernier cliché pris avant le départ. On se souvient que cette course fut l'occasion d'une victoire pour l'industrie française. La Peugeot de Wilcox gagna en 5 h. 46 m. 21 s. pour les 804 kil. 5 (140 kil. 204 à l'heure). Trois voitures françaises (2 Peugeot, 1 Ballot) finissaient dans les quatre premières.

La Mort de Navarre

Par Jacques MORTANE.

Tour à tour les plus grands champions de l'air sont tombés : Pourpe, Pégoud, Brindejonc des Moulinais, Gilbert, Garros, Védrines, Navarre. Et ceux qui n'ont pas confiance dans le nouveau mode de locomotion, ceux dont les parents redoutaient jadis de prendre le chemin de fer s'empressent d'en conclure que l'aéroplane est un engin de mort, un instrument de suicide. Hélas ! il est très difficile de les convaincre du contraire. La fatalité, avec un raffinement cruel, semble choisir à dessein les plus merveilleux virtuoses pour donner raison à ces docteurs Tant-Pis. Pourtant si l'on veut bien raisonner, on conviendra que personne n'a encore inventé l'appareil avec lequel on ne peut se tuer. Même la marche à pied est souvent dangereuse ! Ce n'est pas parce qu'un acrobate des nues s'écrase au sol en accomplissant un exercice que le touriste doit éprouver une crainte. Combien de cyclistes sont tombés sur les vélodromes, combien d'automobilistes ont trouvé le trépas sans qu'on prenne acte de ces accidents pour déclarer qu'il est périlleux de monter à bicyclette ou de se promener en automobile. Il faut étudier les choses sainement, abdiquer tout parti-pris et l'on sera bien obligé de reconnaître que l'avion, spécialement construit pour le tourisme, et confié à un pilote prudent et adroit, présente sans aucun doute beaucoup moins de risques que tout autre véhicule.

Je sais bien que, lorsqu'on apprend la mort de Navarre, on est obligé de réagir pour garder intacte sa confiance dans l'avenir de l'aéroplane. Navarre était, en effet, l'oiseau fait homme ! L'aviation avait eu deux génies qui, de loin, dépassaient tous les autres pilotes : c'étaient Garros et Navarre. Tous deux sont tombés.

Pourtant Navarre a été victime de la chute qui cause tant d'accidents parmi les novices : la perte de vitesse ! Lui qui jouait dans l'espace avec son avion, lui dont l'audace déconcertait tous ceux qui l'admiraient, il est mort des suites d'une faute de pilotage. Cette constatation nous rend encore plus sensible la perte de ce merveilleux roi des nues, qui semblait invulnérable.

Lorsque la nouvelle de sa fin tragique se répandit, elle fut accueillie avec stupeur et chagrin. Tout le monde aimait Navarre et les quelques gamineries qu'on avait méchamment exagérées n'avaient pas réussi à diminuer la sympathie qu'on éprouvait pour le héros de Verdun.

C'est lui, en effet, qui avait, pour ainsi dire à lui seul, épuré le ciel de Verdun au moment de l'inquiétante offensive de Verdun en février 1916. A cette époque, l'aviation allemande s'était attribué la maîtrise de l'air d'une façon incontestable. Navarre fut envoyé en hâte : en quelques jours, il eut raison de toute l'armée ailée qui nous était opposée, sa fougue, son adresse calmèrent les desseins de l'adversaire. L'ennemi avait des mitrailleuses dont les bandes comprenaient 500 cartouches, Navarre n'avait que 47 balles à sa Lewis : vous voyez la différence ! L'as s'en souciait peu, il se contentait de passer à travers les projectiles des boches, d'approcher à bout portant et de commencer le tir lorsqu'il était à cinq ou six mètres de sa proie. Il volait jusqu'à 10 heures par jour. Depuis l'aube jusqu'au crépuscule, il sillonnait les nues à la recherche de la victime possible. Un jour, pendant l'été de 1916, il abattit cinq avions en 24 heures, un seul lui fut compté, car, alors, on n'homologuait que les pièces tombées dans nos lignes. Peu importait à Navarre. Il descendait des Allemands pour la salubrité du ciel et non pour sa totalisation officielle. Il se battait comme un héros et non comme un recordman. Certains — et non des moindres — se sont toujours contentés d'attaquer au-dessus des tranchées afin d'avoir des témoins permettant d'enregistrer leurs victoires. Ce n'était pas le genre du grand disparu : il allait loin, lui, là où il pensait trouver du gibier. Il partait seul, fonçait sur l'adversaire quel qu'en soit le nombre, recourait à tout son génie acrobatique pour dérouter le tir de ceux qui étaient attachés à sa perte et, dès qu'il avait visé, tirait quelques balles, jamais en vain ! Le Grand Quartier général lui reconnut 12 victoires, dont 10 obtenues sur notre territoire. En réalité, il en avait plus du double à son

LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE

Navarre, qui vient de faire admirer toute la gamme de ses virtuosités, est félicité par les membres de la mission américaine. Ce cliché fut pris à l'Aérodrome de Villacoublay, quelques jours avant la date fatale du 10 Juillet.

1

2

LA PREMIÈRE VICTOIRE

Victime abattue dans nos lignes par Jean Navarre. Sur 12 victoires officielles, (plus du double en réalité) le grand as en obtint 10 sur notre territoire.

NAVARRE BLESSÉ

Navarre avait été blessé en combat par un régleur d'artillerie ennemi. C'est à cette époque qu'il perdit son frère et qu'il devint quelque temps l'ombre de soi-même ! Il connut le revers des médailles que son héroïsme lui avaient values.

3

4

DEUX GRANDS HÉROS

G. Boillot, le fameux automobiliste, as admirable, et Navarre qui faisaient équipe ensemble. Tous deux morts pour la France.

UNE ACROBATIE DE NAVARRE

Garros et Navarre furent sans contestation possible nos plus grands génies et nos plus remarquables artistes de l'air. Tous deux ont payé de leur sang la rançon de leur gloire. L'un a été tué en combat, l'autre après avoir remporté un nombre considérable de victoires, à une époque où le combat était rare, après avoir prouvé toutes les ressources de son art, est tombé victime d'une perte de vitesse.

actif. Ajoutez à ce bagage extraordinaire pour l'époque, trois missions spéciales. Devant le soldat, devant le défenseur de Verdun, tous doivent s'incliner avec admiration et reconnaissance.

Devant l'homme également ! Personne ne fut plus sali, calomnié, jalousé, personne n'était plus noble, plus délicat, plus loyal. Ce m'est un devoir douloureux, puisqu'il n'est plus, de rendre cet hommage au grand artiste de l'air.

Navarre avait de grands projets. Il allait reprendre sa place d' « as » et il l'aurait été dans le civil comme il le fut dans l'armée. Après l'armistice, il avait multiplié les démarches pour tenter la traversée de l'Atlantique, il ne put réussir.

Au moment où cet aigle admirable, s'est écrasé, les ailes brisées, il se proposait d'accomplir un raid de plus de 3.000 kilomètres sans escale, mais auparavant il voulait lui aussi défiler sous l'Arc de Triomphe, le 14 juillet : il y avait droit et c'est en avion qu'il désirait passer !

— C'est de la folie ! lui dit Robert Morane. Il n y a même pas 17 à 18 mètres !

— Vous faites erreur, il n'y a que 12 mètres 70. Mon avion a 8 mètres 50 d'envergure. Je mettrai un fil de visée et je réussirai. »

Tel était l'enthousiasme de ce héros. Folie, direz-vous ? Peut-être ! Mais quand on se rappelle l'admirable virtuosité de Jean Navarre, on a la conviction qu'il aurait une fois de plus triomphé.

JACQUES MORTANE.

L'odyssée du R34

Le dirigeable rigide anglais R. 34 a réussi l'extraordinaire prouesse de se rendre d'Angleterre en Amérique et retour, après escale à Long-Island, couvrant ainsi plus de 12.000 kilomètres. Un semblable voyage semblait impossible. La guerre n'avait pas été très favorable aux Zeppelins. On avait pris l'habitude de les décrier et de leur nier toute valeur. Grâce à ceux qui s'éparpillèrent sur le sol britannique, les Anglais les étudièrent, les perfectionnèrent et parvinrent à établir les aéronats qui provoquent aujourd'hui l'admiration et la stupéfaction de tous. Il ne faudrait pas cependant s'enthousiasmer avec exagération. De tels mastodontes sont susceptibles de réserver des mécomptes.

D'abord un rigide est un engin de luxe si nous en croyons les chiffres suivants fournis à la Chambre des Communes. Jugez-en :

Construction du R. 34 : 8.750.000 fr. Construction du hangar : 4.150.000 fr. Prix mensuel de l'essence, huile et gaz : 65.000 fr.

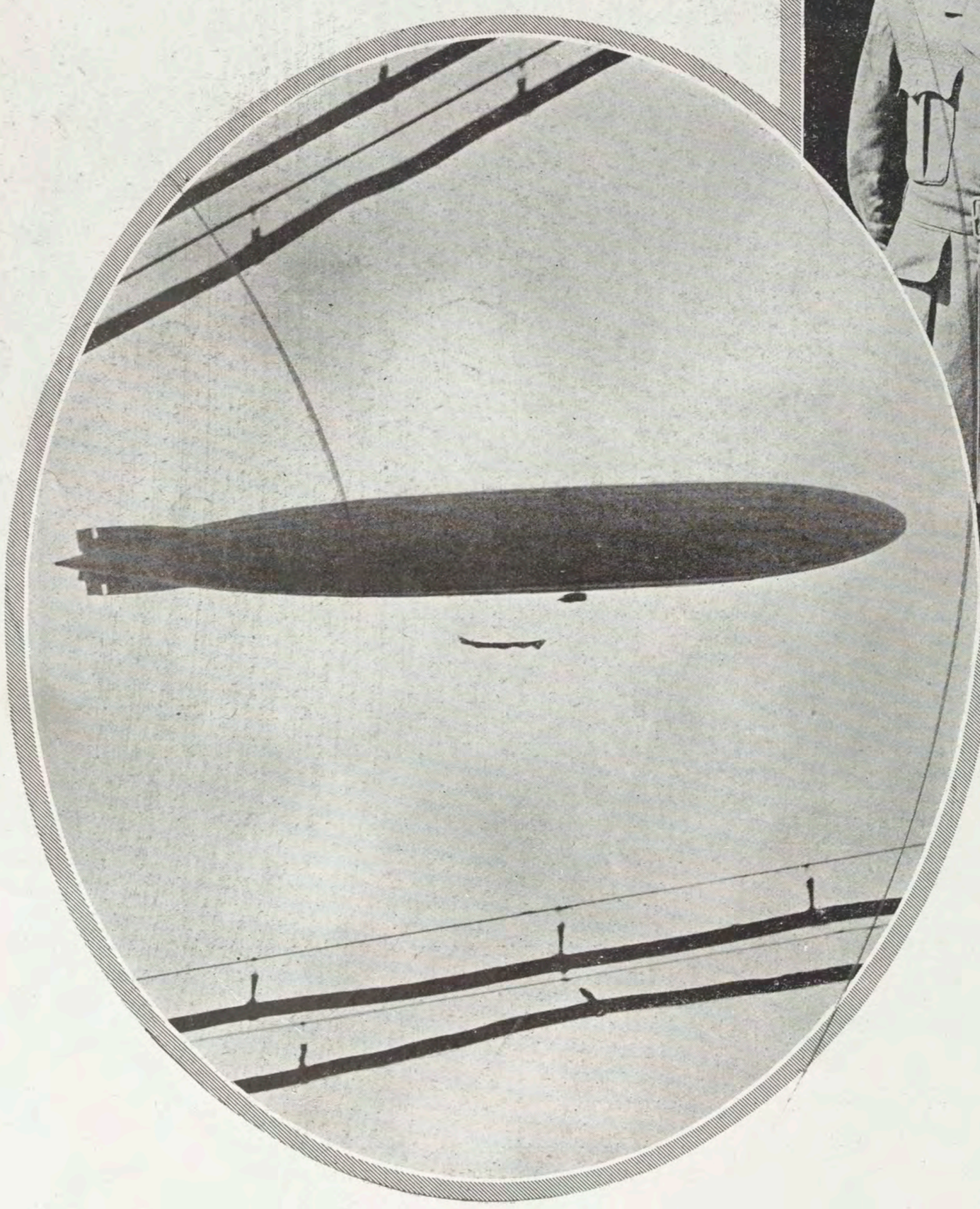
Ce n'est pas à la portée de toutes les bourses ! Et si l'on n'arrive pas à faire quelques réductions, je ne vois pas très bien quelle société ou compagnie pourra se permettre d'entreprendre des voyages par dirigeable, d'autant plus que le moindre ouragan au sol suffit à détruire en l'espace d'une minute les 8.750.000 francs représentant la valeur de l'engin. Si le raid d'Alcock et Brown traversant l'Atlantique en 15 heures 57 ne présente qu'un intérêt sportif, celui du R. 34 signifie peu au point de vue pratique et tourisme, mais beaucoup au point de vue encouragement de l'Etat. Et c'est cela que nous devons envier avant tout ! L'Angleterre en moins d'un mois a réussi à franchir l'Atlantique d'abord par avion, ensuite — et à deux reprises — par dirigeable !

Rappelons les diverses phases du voyage du R. 34.

2 *Juillet*, 2 *heures* 42. — Le R. 34 quitte East-Fortune.
6 *Juillet*, 15 *heures*. — Il atterrit à Mineola, (Long Island).
10 *Juillet*, 5 *heures* 37. — Le R. 34 quitte Long-Island.
13 *Juillet*, 7 *heures* 56. — Il atterrit à Pulham.

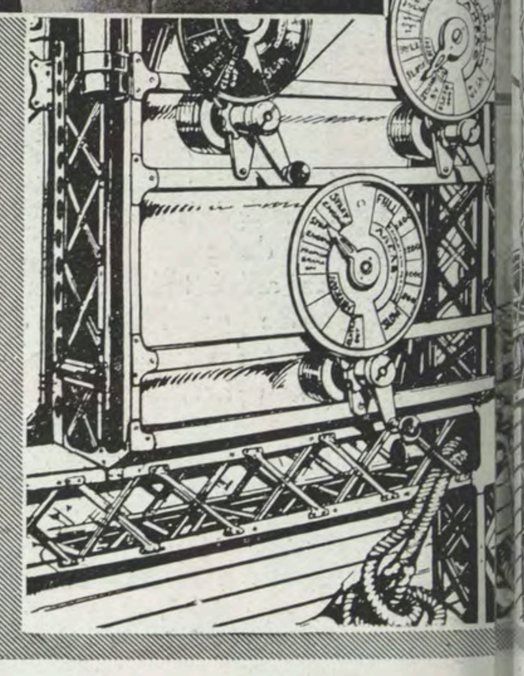
LE R-34 AU RETOUR

Le dirigeable rigide anglais R-34 partit d'Ecosse le 2 juillet, à 2 heures 42, et arriva à Mineola (Long-Island) le 6 juillet, à 15 heures. Il repartit le 10 juillet, à 5 heures 37, et atterrit à Pulham, le 13 juillet, à 7 h. 56.



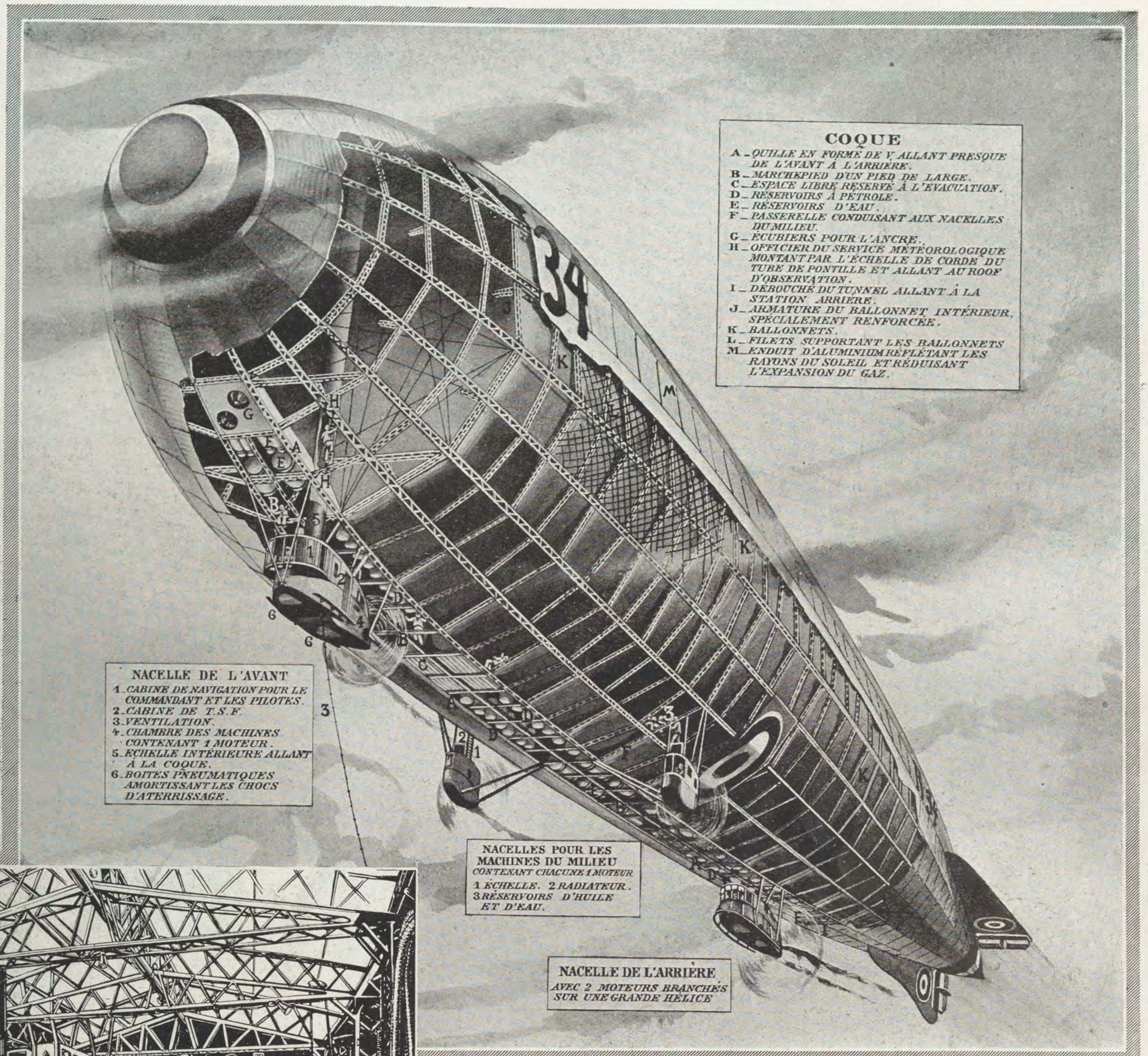
LE COMMANDANT DU R-34

Le major Scott (à gauche) commandant du R-34, prouva par son record de la double traversée de l'Atlantique, malgré des circonstances défavorables, qu'il était un navigateur éminent.



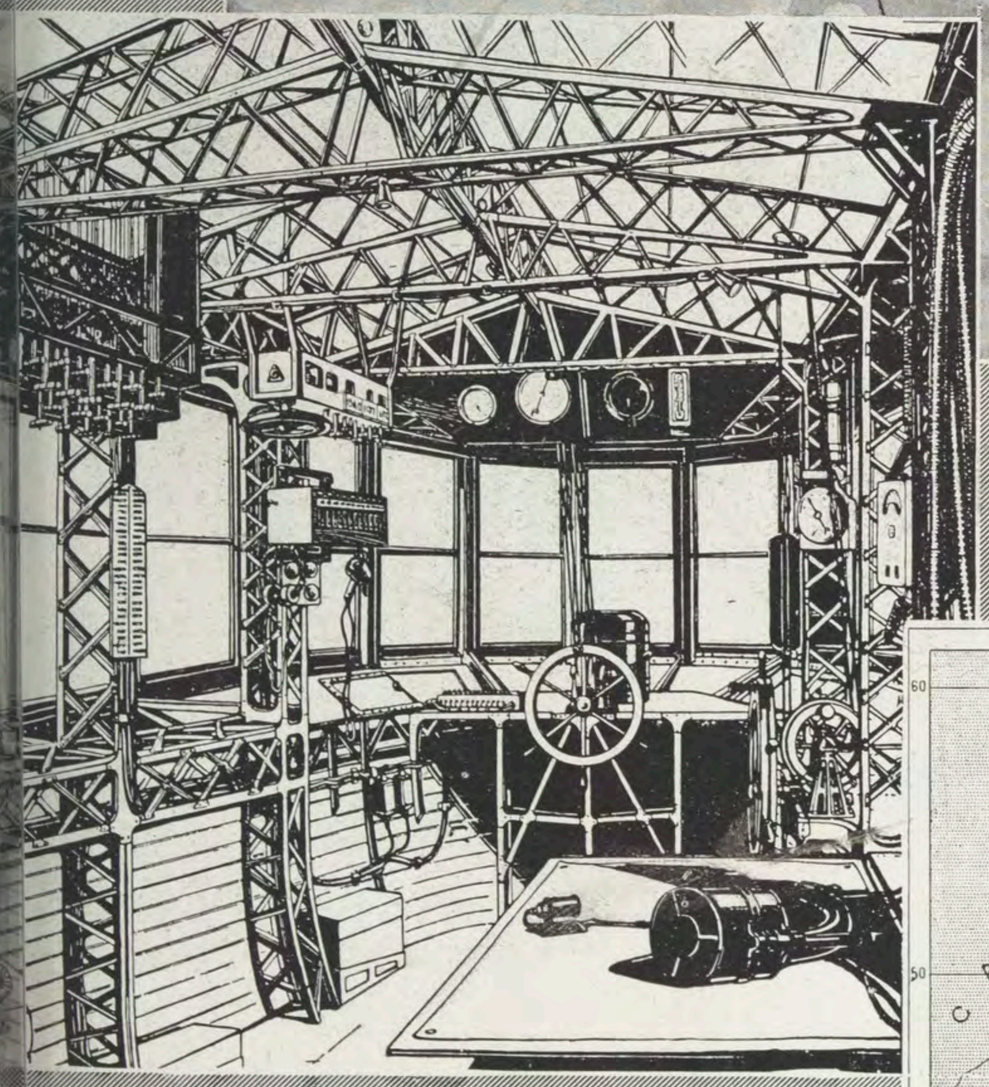
LA CHAMBRE DES MACHINES

Graphique montrant la chambre des machines du dirigeable R-34 et prouvant que ce ballon rappelle d'une façon parfaite les grands transatlantiques.



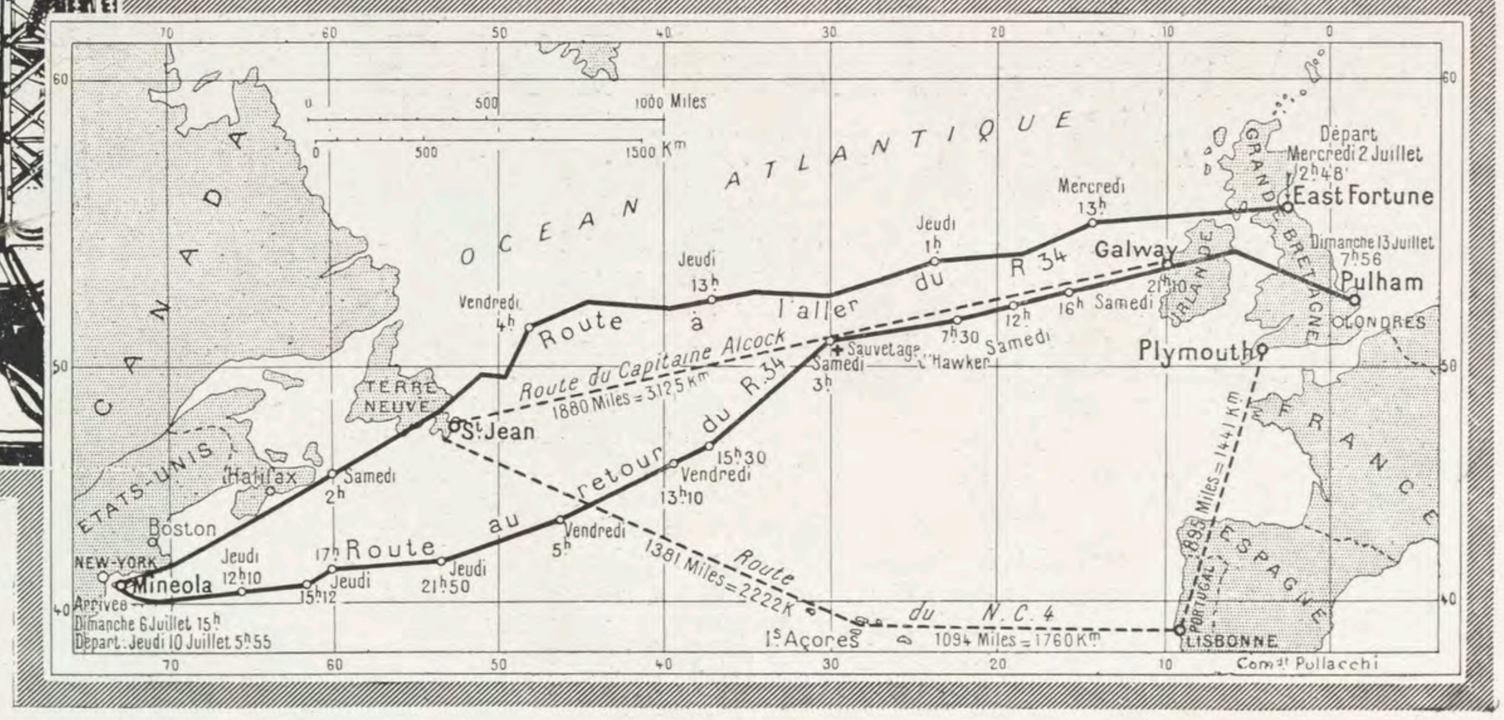
LA CARCASSE DU R-34

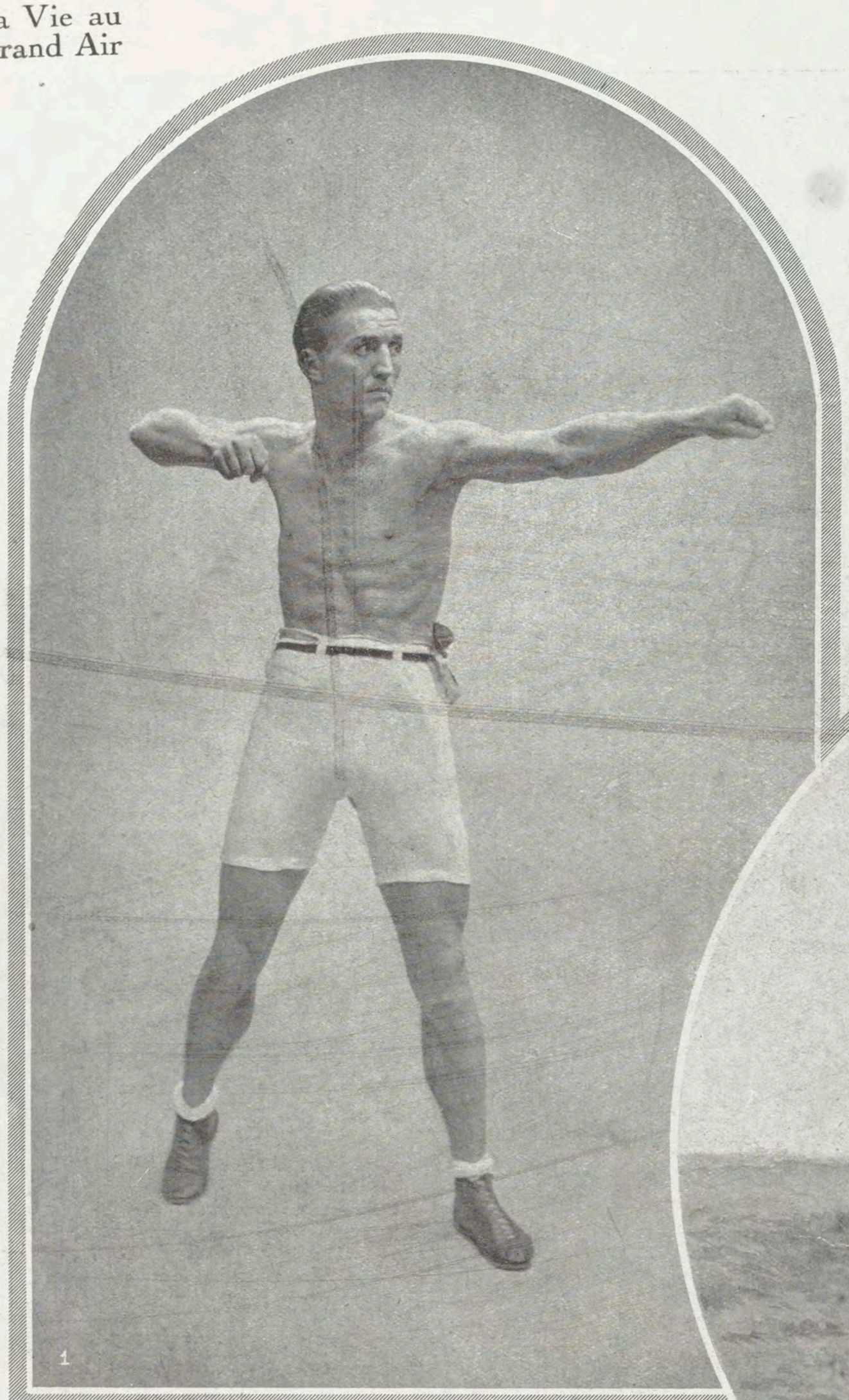
Schéma représentant la carcasse du dirigeable anglais R-34 et indiquant la description complète du ballon ayant, le premier, réussi à traverser l'Atlantique, aller et retour.



LE DOUBLE VOYAGE DU R-34

Carte montrant le trajet de 12.000 kil. parcouru par le R-34 lors de son voyage de l'aller et de celui du retour dans la traversée de l'Atlantique.





(*Photo Berger.*)

LES CHAMPIONS DANS LE RING

Par Jacques MORTANE.

Le mois de juillet a été fertile en réunions de boxe importantes : ce fut d'abord le championnat du monde des poids lourds qui mit aux prises Jess Willard et Jack Dempsey, à Toledo, le 4 juillet, ce fut ensuite le championnat d'Europe des poids mi-lourds entre Georges Carpentier et Dick Smith, rencontre organisée par le plus sportif des quotidiens, le *Petit Journal*. Ajoutez à cela le combat Jimmy Wilde, champion du monde des poids mouches, contre l'Américain Pal Moore, le match où Balzac conserva son titre de champion de France des poids moyens en knock-outant splendidement le fin pugiliste Audouy, la rentrée de Charles Ledoux, mettant Tommy Noble hors de combat en 10 reprises, etc., et vous conviendrez que les adeptes du « Cercle enchanté », les passionnés du « noble art » ont eu de légitimes émotions pendant ces quatre semaines.

Jess Willard, depuis qu'il avait triomphé de Jack Johnson pour le titre, en 1915, avait discrètement refusé toutes les offres qui lui avaient été adressées. Il préférait les prouesses de cirque et de music-hall où ni son punching-ball, ni ses entraîneurs n'essayèrent jamais de le knock-outer. Il accepta un « sans décision » contre Frank Moran où le blond poulain de Dan Mac Ketrick ne tint pas ce qu'il promettait, pour ainsi dire rien. Telle était la carrière du champion du monde quand il se présenta, le 4 juillet, devant Jack Dempsey. Ce fin psychologue qui n'avait pas voulu jusqu'alors aborder les matches où il aurait dû mettre son titre en jeu, se trouva fort alléché par la somme qui lui était offerte.

Il eut tort. Dès le premier coup de gong, il commença à le regretter. Jack Dempsey, farouchement, s'était élancé et, malgré son sérieux handicap de poids, attaquait avec une fougue irrésistible, une vitesse inconnue parmi les poids lourds. Jess Willard en était atterré ! Et quand je dis atterré, je n'exagère pas, car il passa le plus clair de son temps sur le sol. Il fut même compté « out », mais les acclamations des uns, les vociférations des autres empêchèrent d'entendre le signal du chronométreur. Dempsey, que cela intéressait particulièrement, le perçut bien et sauta par-dessus les cordes, allant se

1) GEORGES CARPENTIER

La plus récente photographie de Georges Carpentier. On voit qu'il n'a rien perdu de sa ligne et qu'il est toujours le pur sang de la boxe, l'espoir de notre ring.

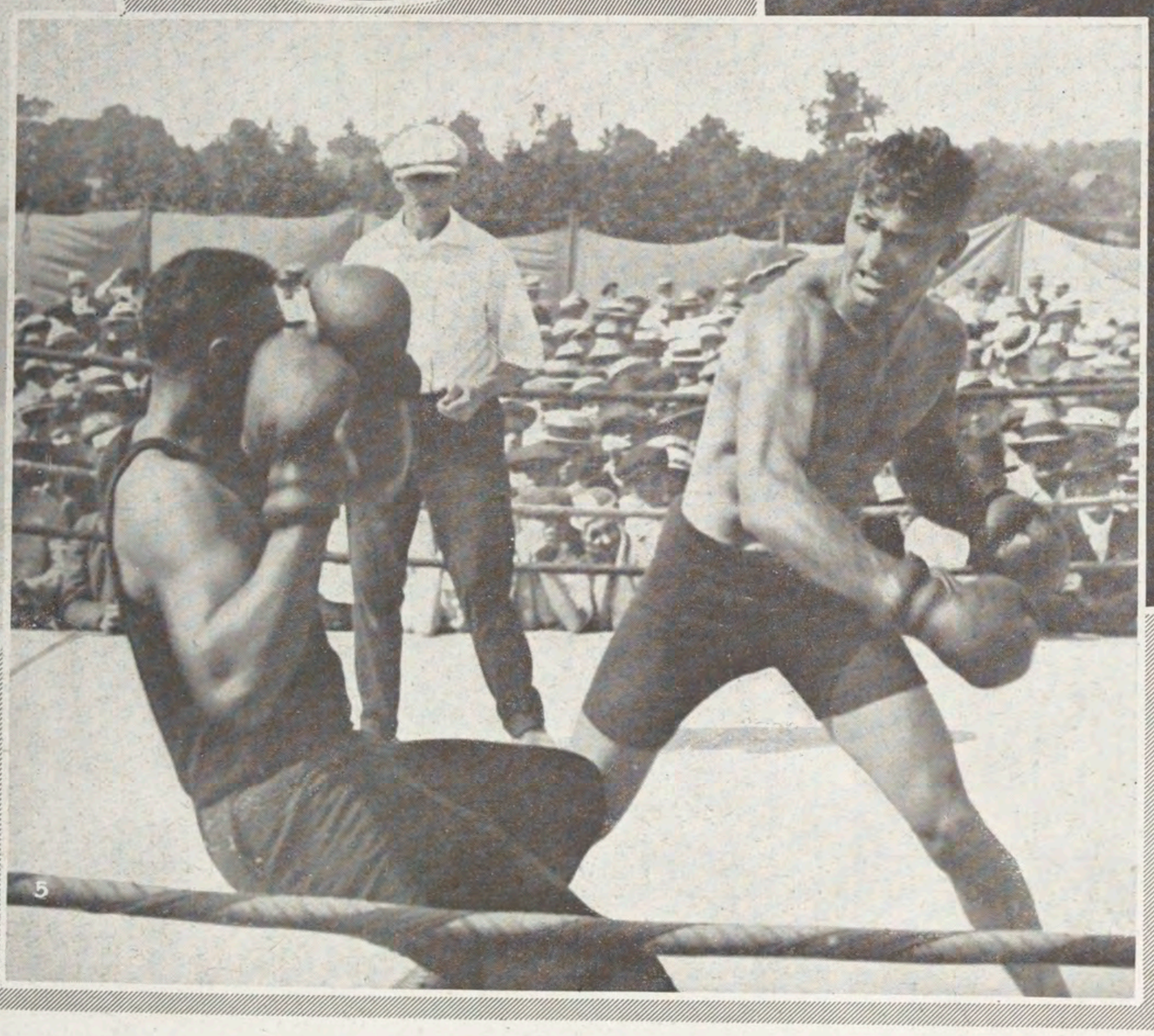
2) JIMMY WILDE, CAVALIER

La merveille anglaise, le champion du monde Jimmy Wilde pratique tous les sports et est un cavalier émérite. Il pourrait être jockey s'il n'était boxeur et quel boxeur !

rhabiller. On dut le rappeler pour qu'il n'y eut pas de contestation. Il se laissa faire : « Cela ne lui suffit pas ? semblait-il dire, attendez, je vais continuer. » Et il reprit son œuvre. Malgré un repos qui avait duré presque plus d'un round, Jess Willard n'était nullement remis de ses émois. Dempsey jongla avec lui, le tambourina, le balaya d'un coin à l'autre du ring et la fin du champion se produisit à la troisième reprise. Willard avait vite gagné une fortune, mais avait été ridiculisé pour plus cher !

3

4



5

3) PAL MOORE, SAUTEUR
Le champion américain Pal Moore (catégorie des poids coq), est également un athlète complet.

4) JESS WILLARD SUR LA BASCULE
Avant le match contre Dempsey. Peser tant sur la bascule et si peu devant Dempsey, quelle ironie!

5) UNE VICTOIRE DE JACK DEMPSEY
Avant de devenir champion du monde des poids lourds, Dempsey met knock-out le nègre Joe Tate.

Aurons-nous l'occasion d'assister au match Dempsey-Carpentier ? Il en est fortement question, mais... attendons la fin! Il paraît bien extraordinaire que Dempsey qui vient de gagner son bâton de maréchal, risque de le perdre aussi rapidement. Il va profiter de la situation qu'il s'est créée... à la force du poignet et on ne saurait réellement le lui reprocher. Le laps de temps qui s'écoulera ainsi sera profitable d'ailleurs à notre Carpentier national qui a besoin de travailler encore pour redevenir le parfait pugiliste qu'il était. Son match contre Dick Smith s'est terminé, le 19 juillet, par une victoire splendide. L'Anglais a été knocké à la huitième reprise, mais plusieurs fois il avait paru, sinon mettre en danger, tout au moins incommoder le Français. Celui-ci nous a déclaré qu'il n'était pas en bonne condition. On ne reste pas impunément éloigné du ring pendant cinq années — et quelles années ! Il est déjà magnifique de la part de Carpentier d'avoir remporté pour sa rentrée un aussi beau succès sur un homme incontestablement très puissant, très encaisseur et rusé oh ! combien ! Maintenant au premier de ces messieurs... Ce sera Joe Beckett, champion d'Angleterre, poids lourd.

JACQUES MORTANE.

(Clichés Ledome.

H. PÉLISSIER A SAINT-BRIEUC

H. Pélissier passe seul, en retard, à St-Brieuc (3e étape, 3 juillet), mais rejoint son frère Francis quelques instants après. F. Pélissier gagnera en 16 h. 30 m. 5 s., devant son frère à 3 longueurs.

CHASSOT, EN TÊTE A SAINT-BRIEUC

Chassot passe premier à Saint-Brieuc, suivi à 2 minutes par Masson, Francis Pélissier, Christophe et Mottiat. Il finira 15e de l'étape, ayant été rejoint avant Guingamp,

LE TOUR DE FRANCE

Par J.-C. SELS

CE QUE FUT LE TOUR. Lorsque le 11 novembre 1918, on apprit l'heureuse nouvelle de l'armistice, toutes les espérances, enfouies au fond des cœurs,se réveillèrent et chez les sportsmen, l'idée de la renaissance cycliste prenait une place prépondérante. Toutes les courses classiques de la route recommencèrent et le Tour de France devait venir les couronner. Même avant la signature de la paix et, avec une audace que d'aucuns ont qualifiée de téméraire, l'organisateur du Tour brûlait de voir revivre son enfant. Malgré des avis d'atermoiement, il décida d'organiser son épreuve dès que la possibilité s'en présenterait, avec la ferme volonté d'*aider à ces possibilités*.

L'époque cependant était mal choisie. Le matériel faisait défaut, les coureurs manquaient d'entraînement, les maisons évitaient la publicité puisqu'elles ne pouvaient pas satisfaire aux commandes, les moyens de transport étaient désorganisés, la vie était chère, tout, en un mot, semblait s'être ligué contre le succès du Tour de France.

Les engagements montèrent au chiffre de 129. On voyait figurer parmi eux l'élite des routiers disponibles et l'on ne s'étonna que de l'abstention de De Ruyter en l'expliquant par sa fatigue à la suite du Circuit des Champs de bataille. Il y avait d'autres raisons qui n'appartiennent pas à la publicité.

En faisant l'étude des engagements on s'aperçut bientôt du grand effort que voulait faire la Belgique, et on se félicitait de l'engagement des Italiens dont l'équipe paraissait également redoutable. Les maisons françaises se liguèrent entre elles pour résister à la redoutable concurrence étrangère et décidèrent d'opposer à la coalition une autre coalition. Malheureusement elle fut plus commerciale que sportive et la critique s'empara de cet état de choses pour regretter les rivalités françaises qui, jadis, faisaient le succès du Tour de France. Mais nous étions dans une période spéciale, il fallait adopter des mesures spéciales. Toutefois l'organisateur, poursuivant son idée et son programme d'avant-guerre, avait maintenu et aggravé les dispositions de la réglementation en ajoutant aux obstacles à vaincre par les hommes, les obstacles à vaincre par le matériel. C'était sacrifier le côté sportif au côté commercial d'une déplorable façon, en mettant hors de course un homme, du fait qu'il a été victime d'un accident de machine, tel que le bris d'une fourche ou la rupture d'un cadre. Et déjà, dans la première étape, Francis Pélissier éprouva l'inconvénient dont Christophe fut victime plus tard avec cette conséquence que l'un abandonna et que l'autre fut sacrifié.

Ce n'est évidemment pas ce qu'a voulu l'organisateur qui s'est expliqué à cet égard quand il a dit qu'en décrétant ces mesures sévères, il a voulu empêcher surtout la prépondérance de ceux qui avaient les moyens de dépenser beaucoup d'argent pour espacer sur les routes de France, des machines de rechange. Nous sommes persuadés au surplus que ce point spécial fera l'objet d'une nouvelle étude avant le prochain « Tour » ; souhaitons qu'elle aboutisse à la suppression des machines poinçonnées.

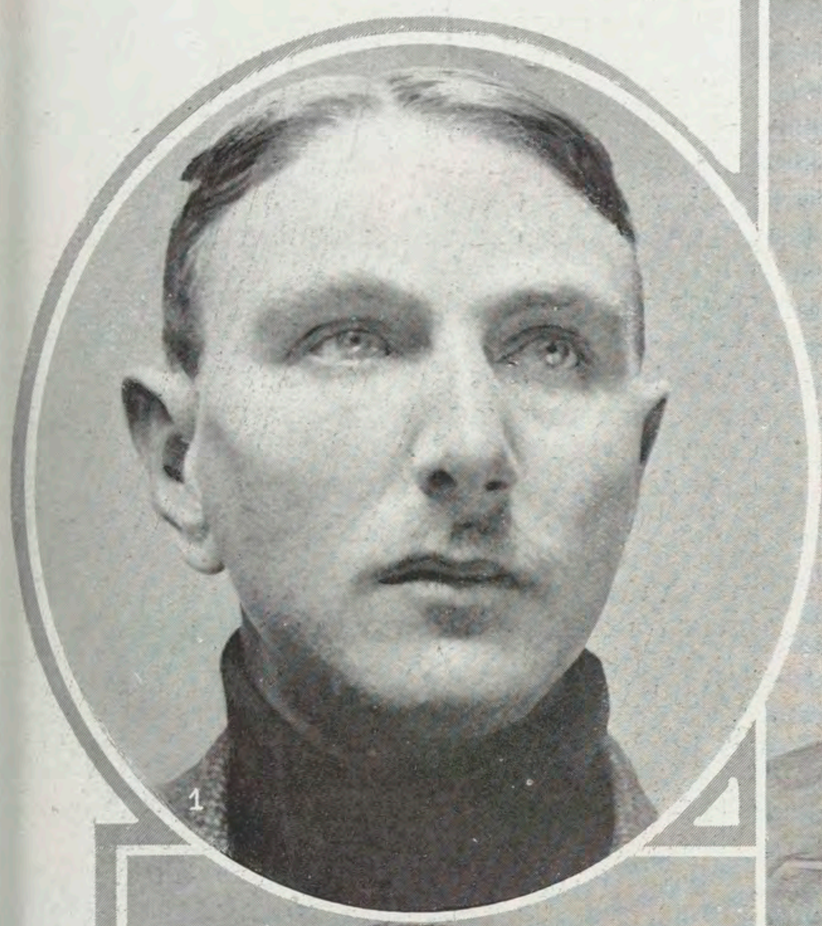
Nous aurons d'ailleurs nous-mêmes l'occasion de revenir sur cette importante question de la réglementation des courses, car nous ne sommes pas loin de préconiser celle qui a été appliquée par l'*Intransigeant* dans son Circuit de Paris, qui consistait en ces quelques mots : *Tout est permis, excepté la fraude !*

Une autre question qui a fait couler beaucoup d'encre est le système adopté pour le classement général, alors que l'attribution des prix aux étapes se faisait aux points et que l'addition des temps seule servait pour l'ensemble de la course. C'était transformer la course en épreuve de *trials*, ou de régularité avec cette déduction qu'un coureur pouvait n'être jamais premier aux étapes et être premier du Tour de France. A première vue, cela paraît anormal et les « simples » ont quelque droit de dire que dans une course, celui qui arrive le premier est bien le premier. Mais il y a la question d'étapes, c'est-à-dire le *repos forcé*, au point de vue sport, l'occasion de publicité au point de vue commercial.

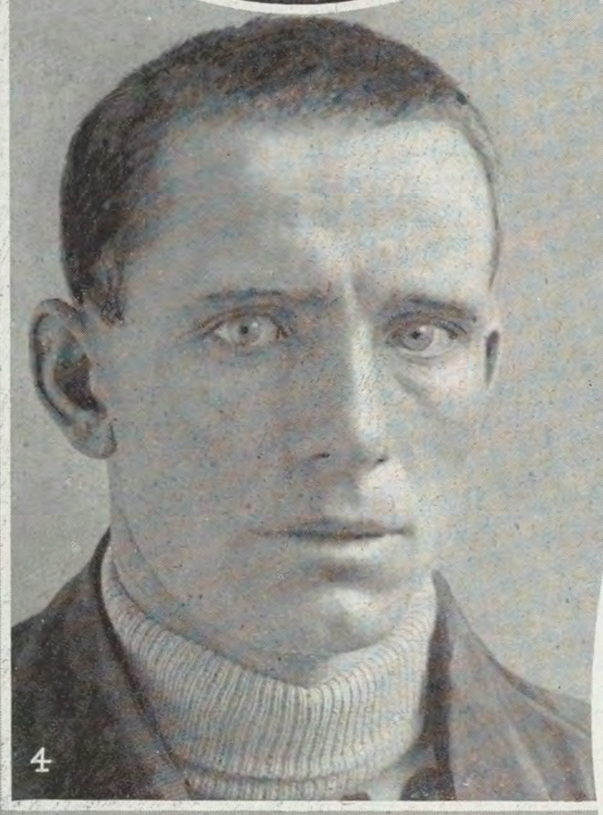
On nous a annoncé que le Tour de France était une course de 5.560 kilomètres. C'est une erreur. C'est une série de courses dont l'ensemble représente ce total, ce qui n'est pas la même chose. Et

LES LAURÉATS DU TOUR DE FRANCE

1. Jean Alavoine, 2e du Tour de France, vainqueur de 5 étapes.

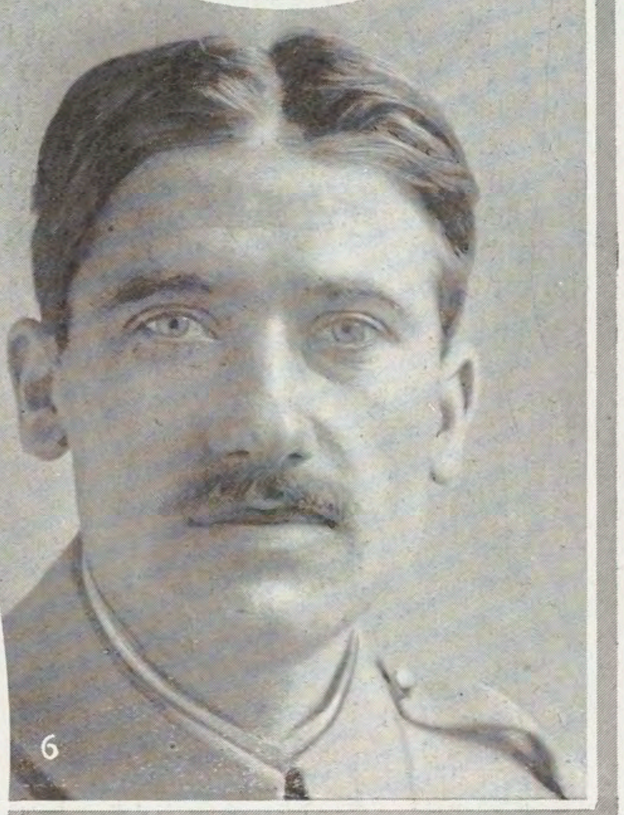


2. Lambot, le vainqueur du classement général, qui gagna la 14e étape.
(Bicyclette et pneus *LA SPORTIVE*.)



4. L'Italien Lucotti, autre révélation, 7e du class., 1er des 12e et 13e étapes.

3. Barthélemy, 5e du classement, vainqueur des 9e, 10e et 11e étapes. — 5. Christophe, ne gagna aucune étape, mais resta leader de l'épreuve jusqu'à l'avant-dernier trajet, finit 3e en 233 h. 33 m. 45 s. 4/5. — 7. Francis Pélissier, qui abandonna, triompha dans la 3e étape, — 8. Rossius, qui abandonna, vainqueur de la 1re étape.



6. Henri Pélissier, qui abandonna, se classa premier dans la 5e étape.

en plus ce n'est pas celui qui gagne le plus de courses qui est premier, mais celui qui a été le plus prudent, le plus conscient des temps, le plus observateur de la montre... Cette complication n'est pas bien comprise par tout le monde et il importe de trouver là encore une simplification en s'inspirant de diverses combinaisons qui ont été énoncées, telles que la moyenne des points répartis selon la moyenne des heures ; la proportion des moyennes kilométriques obtenues, etc. Tout cela est à étudier, après treize ans d'existence !

LE GAGNANT. En sport, seul le résultat compte si brutal qu'il soit et, en l'occurrence, le premier à signaler est le vainqueur : FIRMIN LAMBOT, qui, en gagnant le Tour de France 1919, devient détenteur du *Challenge de la Vie au Grand Air*.

Il a effectué le parcours entier en 231 h. 7 m. 15 s., c'est-à-dire à une moyenne de 24 km. 954 à l'heure, alors que le record de la moyenne du Tour de France appartient à Lapize qui, en 1910 a atteint la moyenne de 28 km. 680. Mais il faut ajouter que les routes étaient en meilleur état qu'en 1919 et que le parcours était de 4.600 kilomètres seulement.

FIRMIN LAMBOT est né à Charleroi et a déjà pris part à d'autres Tours de France. Il termina onzième en 1911 ; dix-huitième en 1912 ; quatrième en 1913 et troisième en 1914, gagnant en 1913 et en 1914 une étape de montagnes.

En dehors de cela, il termina septième du Tour de Belgique 1910 et de 1912. Il se classa honorablement dans quantité d'autres randonnées, notamment dans Paris-Menin 1914 et Paris-Bruxelles 1919. C'est donc un coureur qui possède un passé intéressant dont la superbe victoire est une consécration due à la persévérance. Il est devenu un *as* et compte le rester. Après lui vint JEAN ALAVOINE qui, aux points, aurait été premier du classement général et qui a gagné cinq étapes. On sait que ce coureur a à son actif un palmarès glorieux dont la reproduction nous mènerait trop loin. Rappelons toutefois qu'il n'est pas un novice du Tour de France. Il le termina troisième en 1909, cinquième en 1912, dix-neuvième en 1913 et troisième en 1914 derrière Thys et Pélissier. Il se distingua dans le Tour de Belgique, dans Paris-Tours, dans Paris-Roubaix, dans Milan-San Remo et dans le Circuit des champs de bataille. Il fut champion de France sur route en 1919.

LE VAINQUEUR DU TOUR DE FRANCE

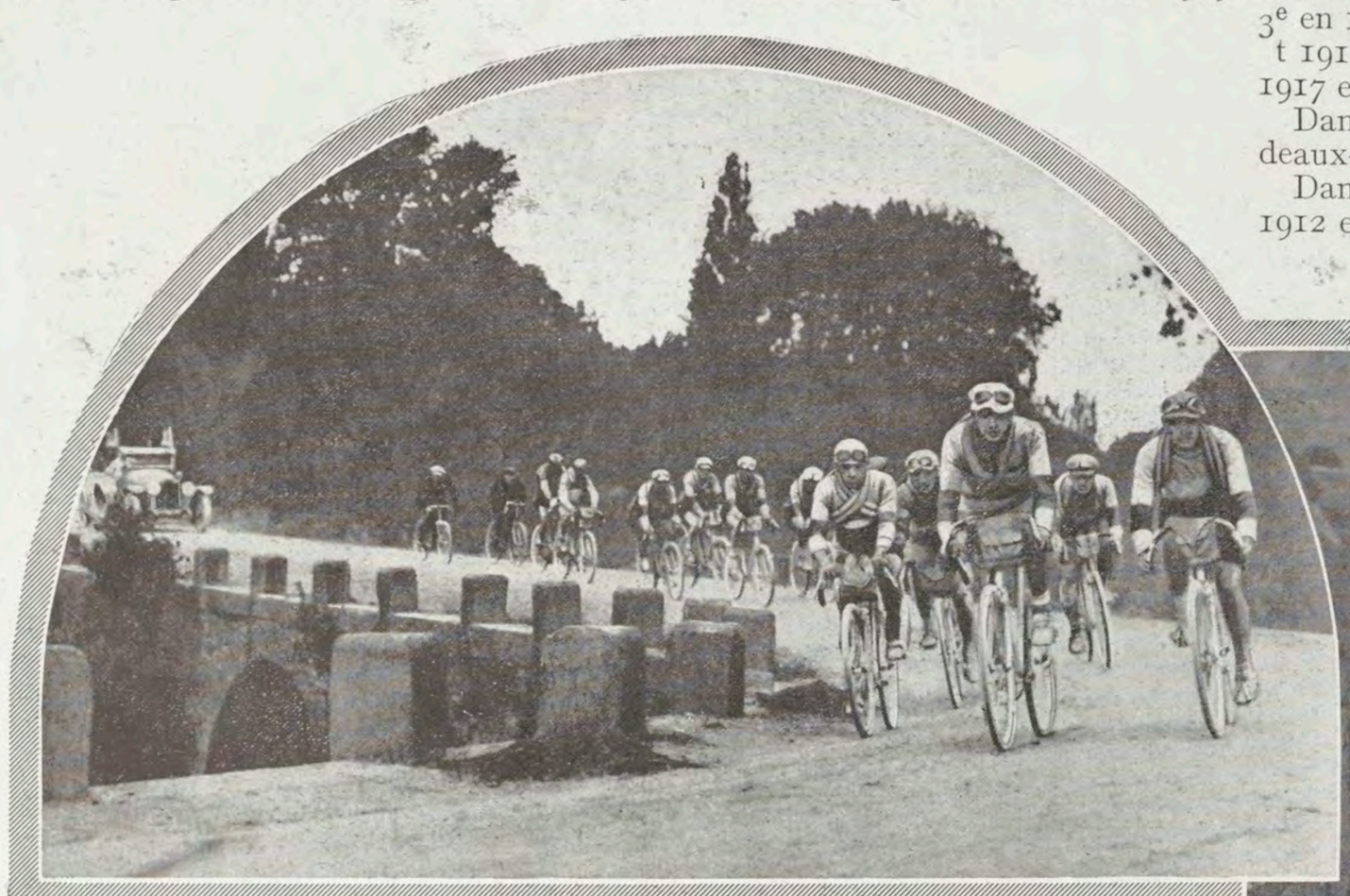
Le Belge Lambot à Dunkerque. Le vainqueur du Tour de France de 1919, couvrit les 5.560 kilomètres du parcours en 231 h. 7 m. 15 s.

LES VAINCUS. Ayant établi la valeur des deux meilleurs du Tour de 1919 en tenant compte des règlements respectifs qui leur auraient donné la victoire, il convient de parler des vaincus. Il y a d'abord Christophe qui était encore premier du classement général à Metz et dont l'accident provoqua un recul assez grand pour lui enlever toute chance de succès. Ce coureur sympathique, que l'on appelait jadis le « Gaulois » à cause de ses moustaches touffues, mais que l'on devrait qualifier de « nouvel Américain » par suite de la disparition complète de son attribut d'avant-guerre, avait été ce que l'on pourrait appeler l'homme prudent de la course. Ne se souciant nullement de gagner une étape, il ne calculait son effort que pour le résultat final qui devait lui valoir, gloire, honneurs et aisance. La décevante incertitude du sport devait, en quelques secondes, faire effondrer son rêve et le ramener à la réalité vers la fin de sa carrière, cependant fournie. Christophe, en effet prit déjà part au Tour de France et termina 9e en 1906, 9e en 1909, 2e en 1912, 7e en 1913 et 11e en 1914.

Il fut classé dans Paris-Bruxelles, 3e en 1909, 5e en 1912 et 12e en 1919. Dans Paris-Roubaix, il fut 7e en 1904, 12e en 1909, 3e en 1910 et termina honorablement en 1913, 1914 t 1919. Dans Paris-Tours il fut 13e en 1903, 3e en 1917 et 8e en 1919.

Dans Paris-Menin il se classa 11e en 1912. Bordeaux-Paris de cette année lui valut la sixième place.

Dans le Tour de Belgique il fut 3e en 1911, 4e en 1912 et 9e en 1913. Il fut le vainqueur de Milan-San



(CLICHÉ PH. BEL.)

ENTRE BÉZIERS ET PEZENAS

Les coureurs du Tour de France au virage de Laroque entre Béziers et Pezenas. 14 coureurs sont ensemble derrière Alavoine et Duboc, Steux suit à 400 mètres. Le vainqueur de l'étape (Perpignan Marseille, 370 kilomètres, 13 Juillet) fut Jean Alavoine en 13 heures 50 minutes 32 secondes, devant Lucotti, Scieur, Lambot, Christophe, Duboc, à une longueur les uns des autres.

(CLICHÉ LIMOUSIN.

JEAN ALAVOINE AUX SABLES

Jean Alavoine, toujours sur la brèche, a prouvé que les vieux étaient encore là. Il gagna l'étape de Brest-les Sables d'Olonne en 15 h. 51 m. 41 s. (412 kil.), puis celles des Sables d'Olonne-Bayonne, Luchon-Perpignan et Perpignan-Marseille, et la dernière, Dunkerque-Paris. Quoique ayant totalisé le plus grand nombre de victoires, Alavoine n'occupe que la seconde place.

LE TOUR DE FRANCE DANS LA MONTAGNE

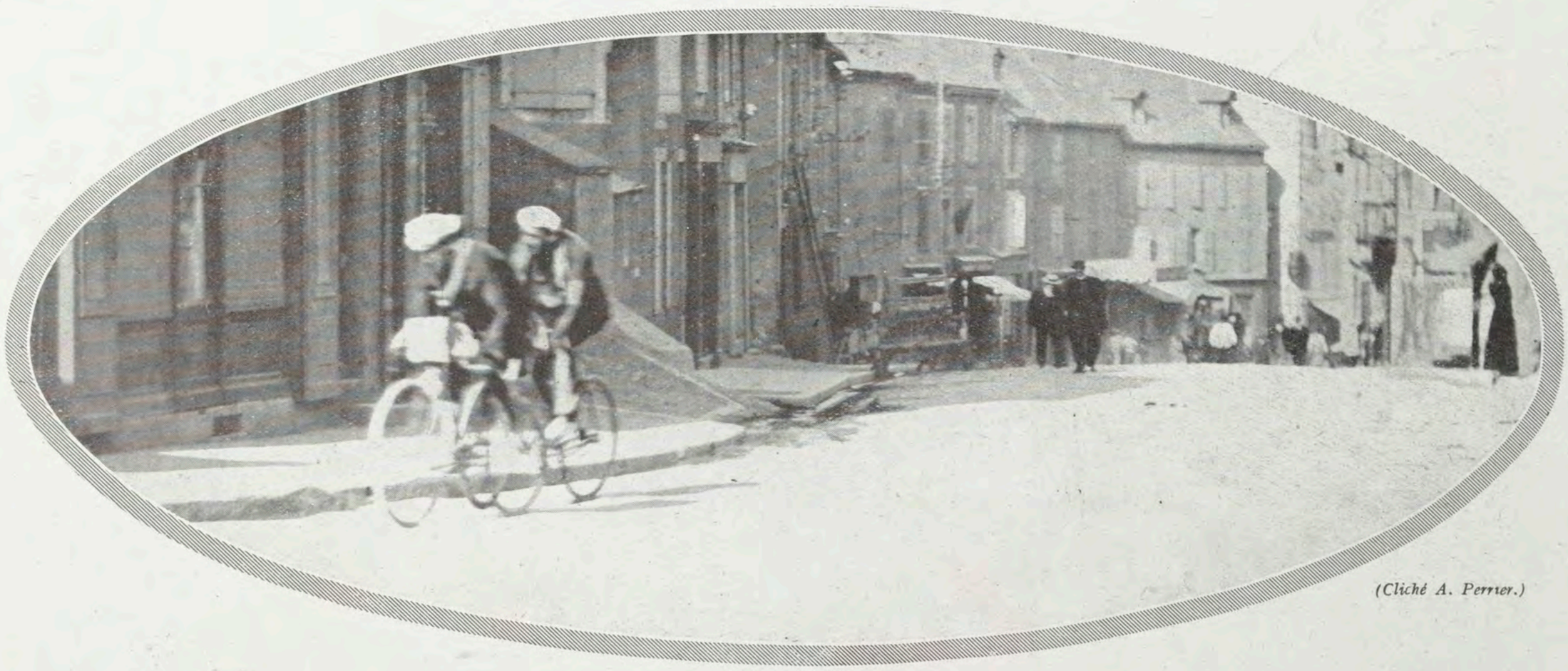
1. Jean Alavoine, dans l'étape Bayonne-Luchon, à la poursuite de Lucotti. Il finira 3e, en 16 h. 15 m. 28 s. (326 kil.)

2. Masselis, qui abandonnera à la 9e étape, termine 7e dans l'étape Bayonne Luchon.

(Clichés Anglade.)

3. Mottiat, à 9 minutes de Lucotti, escalade la Calotte Blanche, Il abandonnera à la 7e étape.

4. L'Italien Lucotti, révélation du tour, dans la montée du col d'Aubisque. Il se classera 4e en 16 h. 17 m. 31 s.



(Cliché A. Perrier.)

CHRISTOPHE ET ALAVOINE A LA MURE

Christophe, 1er du classement général, jusqu'à l'avant-dernière étape où il fut victime d'un accident, et Jean Alavoine passent ensemble à La Mure, dans la 10e étape (Nice-Grenoble, 333 kil.) à la poursuite de Barthélémy.

Remo en 1910, y fut 5e en 1911 et 12e en 1912. Il fut le champion incontesté du cross-cyclo-pédestre et s'assura le titre de champion de France en 1909, 1910, 1911, 1912, 1913 et 1914. On le voit, Christophe a un passé sportif qui lui permettait de compter sur la victoire.

Il y a ensuite Honoré Barthélémy qui s'est révélé comme le meilleur grimpeur de côtes, qui gagna les étapes Bayonne-Luchon ; Marseille-Nice ; Nice-Grenoble ; Grenoble-Genève dont le profil donnerait à réfléchir à tous les conducteurs d'automobile. Ce coureur n'est pas un jeune à proprement parler puisqu'il gagna déjà le championnat de France (indépendants) sur route en 1912. Il passa professionnel en 1914 et fit quelques belles courses pendant la guerre. Il fut 8e du Tours-Paris en 1918 ; 3e dans Paris-Roubaix 1919 ; 4e dans Paris-Tours et 6e dans Paris-Bruxelles. Il fut handicapé pendant la grande épreuve par des blessures au pied.

A côté de lui nous voyons la silhouette de Luigi Lucotti, un jeune Italien qui, à l'annonce du forfait de l'équipe italienne se décida à tenter la fortune pour son propre compte et qui obtint un résultat digne de tous les éloges. Il rivalisa avec Barthélémy dans les côtes, avec Alavoine en vitesse. Il gagna les étapes de Genève-Strasbourg, Strasbourg-Metz et arriva second dans Dunkerque-Paris, à une longueur seulement d'Alavoine. La belle réception qui a été faite à Lucolli à Nice, à Genève et à Paris, par ses compatriotes, lui aura fait oublier les difficultés de la route et il jugera que la récompense totale qui lui a été offerte est digne de son effort.

Il faut accorder une mention toute spéciale à Nempon, seul survivant de la catégorie B qui a montré pendant toute l'épreuve un courage merveilleux. Il s'est payé le luxe de passer premier à Calais, sa ville natale et y a reçu l'ovation grandiose dont il se rappellera toute sa vie.

Tous ceux qui sont arrivés, quelque soit leur rang, ont droit aux félicitations des sportsmen, car, quoi que l'on puisse dire, ils ont couvert les 5.560 kilomètres qui leur étaient imposés. Les onze du Tour de 1919, pour avoir complété le terrible Circuit, méritent d'être appréciés : ce sont des coureurs de fond dans toute l'acception du mot.

LES DISPARUS. Il faut encore, pour être juste, dire un mot des disparus. Parmi les plus sensationnels il y a certainement les frères Pélissier dont l'abandon a été diversement apprécié, mais dont l'indépendance un peu exagérée n'écarte pas la qualité. En abandonnant, ils ont cru nuire au succès de la course : ils n'y ont pas réussi.

Thys, Chassot, Masselis et Masson ont été victimes de chutes diverses et ne se sont rendus que quand ils avaient épuisé leur résistance, leur énergie et leur bonne volonté. Ils ont été les victimes d'événements indépendants de leur volonté.

Rossius, victime au début de l'épreuve de son bon cœur et dont le geste était incompatible avec le règlement, a été découragé et n'a pas pu surmonter un accès de mauvaise humeur que tout le monde avait excusé d'avance.

En résumé malgré tous les avatars du renouveau, le Tour de France de 1919 s'est terminé avec succès. L'*Auto* et son directeur ont le droit de se féliciter du résultat qu'ils ont obtenu. A l'expérience de douze années consécutives s'est ajouté celle d'une treizième après des moments de mûre réflexion. Puisse-t-il en résulter un perfectionnement qui donne satisfaction à tous.

J.-C. SELS.

LES ÉTAPES DE 1919

1er ETAPE. — **Paris Le Havre** (388 kil.) : 1. Rossius ; 2. H. Pélissier ; 3. Vandaele.

2e ETAPE. — **Le Havre-Cherbourg** (304 kil.) : 1. H Pélissier ; 2. F. Pélissier ; 3. Barthélémy.

3e ETAPE. — **Cherbourg-Brest** (304 kil.) : 1. F. Pélissier ; 2. H. Pelissier ; 3. Alavoine.

4e ETAPE. — **Brest-Les Sables d'Olonne** (412 kil.) 1. Alavoine ; 2. Steux ; 3. Christophe.

5e ETAPE. — **Les Sables Bayonne** (482 kil.) : 1. Alavoine ; 2. Chassot ; 3. Scieur.

6e ETAPE. — **Bayonne Luchon** (326 kil.) : 1. Barthélémy ; 2. Lambot ; 3. Alavoine.

7e ETAPE. — **Luchon-Perp'gnan** (323 kil.) : 1. Alavoine ; 2. Christophe ; 3. Lambot.

8e ETAPE. — **Perpignan-Marseille** (370 kil.) : 1. Alavoine ; 2. Lucotti ; 3. Scieur.

9e ETAPE. — **Marseille-Nice** (338 kil.) : 1. Barthélémy ; 2. Lucotti ; 3. Steux.

10e ETAPE. — **Nice-Grenoble** (333 kil.) : 1. Barthélémy ; 2. Alavoine ; 3. Lambot.

11e ETAPE. — **Grenoble-Genève** (325 kil.) : 1. Barthélémy ; 2. Lucotti ; 3. Alavoine.

12e ETAPE. — **Genève-Strasbourg** (371 kil.) : 1. Lucotti ; 2. Alavoine ; 3. Scieur.

13e ETAPE. — **Strasbourg-Metz** (315 kil.) : 1. Lucotti ; 2. Barthélémy ; 3. Scieur.

14e ETAPE. — **Metz-Dunkerque** (466 kil.) : 1. Lambot ; 2. Scieur ; 3. Vandaele.

15e ETAPE. — **Dunkerque-Paris** (340 kil.) : 1. Alavoine ; 2. Lucotti ; 3. Barthélémy.

LE CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. LAMBOT, en 231 h. 7 m. 15 s.
2. ALAVOINE, en 232 h. 50 m. 9 s.
3. CHRISTOPHE, 233 h. 33 m. 46 s.
4. SCIEUR, 234 h. 0 m. 30 s.
5. BARTHÉLÉMY, 235 h. 21 m. 37 s.
6. COOMANS, 246 h. 28 m. 51 s.
7. LUCOTTI, 247 h. 7 m. 27.
8. DUBOC, 248 h. 33 m. 0 s.
9. VANDAELE, 249 h. 30 m. 17 s.
10. STEUX, 251 h. 42 m. 16 s.
11. NEMPON, (lic. B.) 252 h. 51 m. 27 s.

NOTRE CONCOURS DE PHOTOGRAPHIES DU *TOUR DE FRANCE*

De nombreux lecteurs ont pris part au concours de photographie que nous avions organisé en l'honneur du Tour de France.

Les prix ont été attribués de la façon suivante :

1er Prix : M. ANGLADE, 3, rue de Liége, Paris, gagne la prime de 200 francs pour le meilleur cliché, plus 50 francs pour le cliché publié en page 25 et 40 francs pour les photographies reproduites page 23, soit 290 francs.

2e Prix : M. A. PERRIER, 23, rue Pasteur, Lyon, gagne 25 francs.

M. LEDOME, manipulation radiographe, hopital mixte, Saint-Brieuc, gagne 25 francs.

M. BEL, 14, rue du Marché-Neuf, Béziers, gagne 25 francs.

M. LIMOUSIN, photographe aux Sables d'Olonne, gagne 25 franes.

(Cliché Anglade, 1er Prix de notre Concours du *Tour de France.*)

BARTHÉLEMY ET LAMBOT AVANT LE TOURMALET

La 6e étape du Tour de France (Bayonne-Luchon, 326 kil.) permit à Barthélemy de remporter la victoire en 15 heures 41 minutes 51 secondes devant Lambot, 2e, en 16 h. 0 m. 28 s.

LA DERNIÈRE ÈTAPE

LAMBOT ET VANDAELE SE RÉSERVENT

1. Lambot n'ayant nullement l'intention de perdre la place de 1er par un accident comme celui de Christophe, se réserva dans la dernière étape et se contenta de finir 7e, derrière Alavoine, Lucotti, Barthélemy, Scieur, Coomans et Nempon.

LA SIGNATURE DU VAINQUEUR LAMBOT

2. Le Belge Lambot qui a remporté la victoire en 231 h. 7 m. 15 s. pour les 5.550 kilomètres du parcours (24 kilomètres 954 de moyenne horaire), passa en tête dans l'avant-dernière étape, à la suite de l'accident de Christophe.

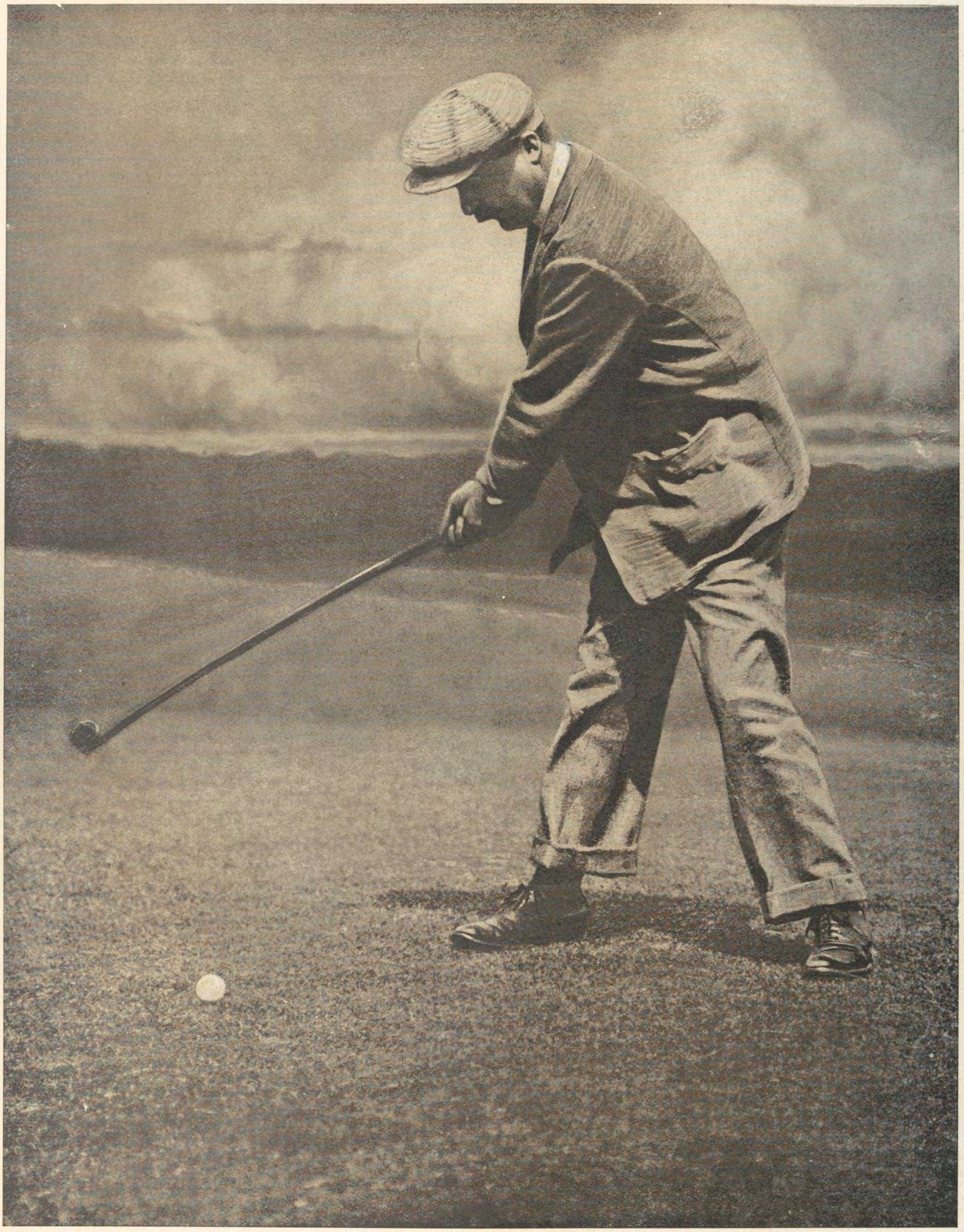
DU TOUR DE FRANCE

L'ULTIME EFFORT DU VAINQUEUR

5. La dernière étape du Tour de France se disputait sur le parcours Dunkerque-Paris. Elle revint à Alavoine, 2e du classement général. Notre cliché représente Vandaele précédant le vainqueur Lambot, dans la côte du Cœur Volant

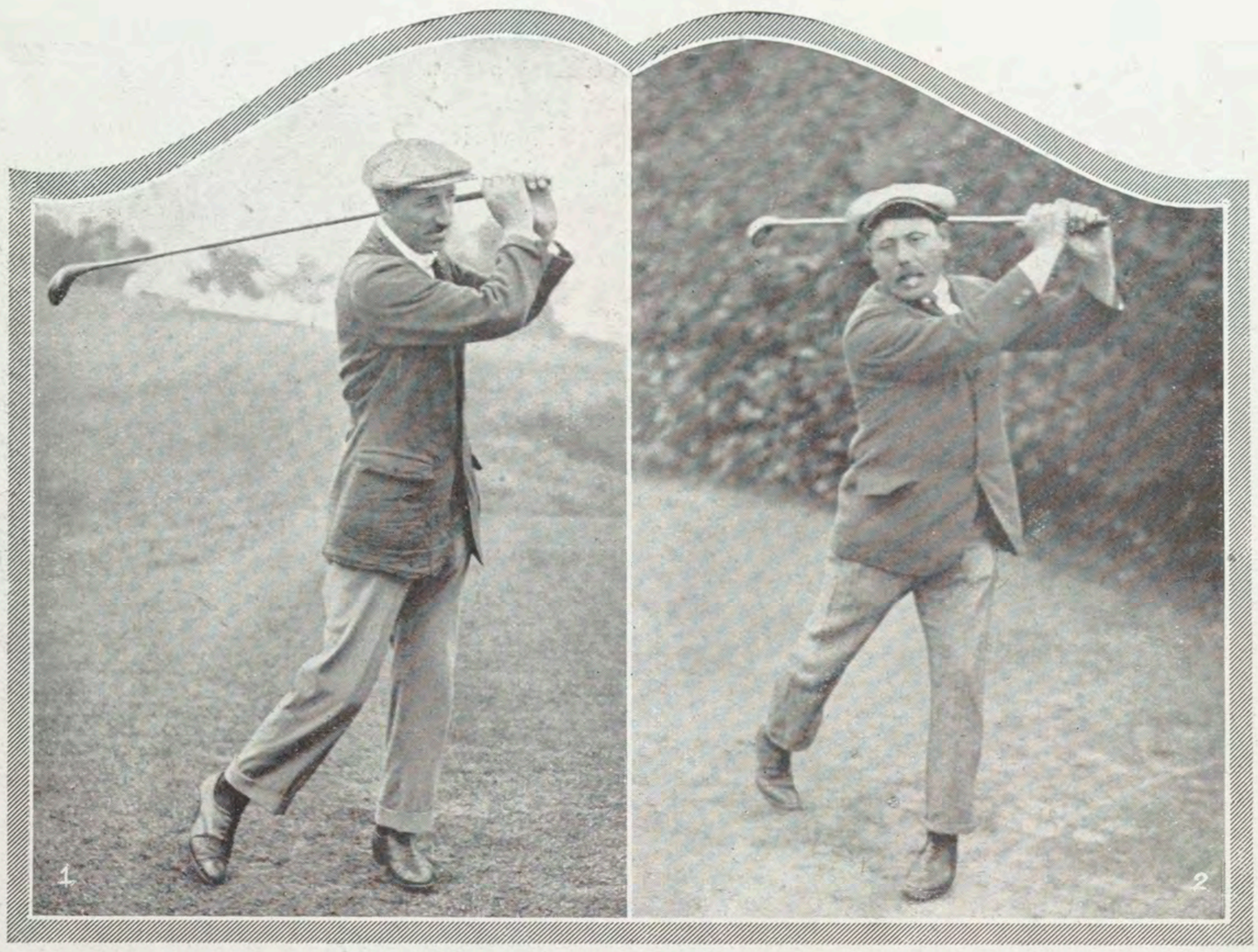
ALAVOINE GAGNE AU SPRINT

4. Jean Alavoine s'attribua la victoire dans cinq étapes (Brest-Les Sables ; Les Sables-Bayonne ; Luchon-Perpignan ; Perpignan-Marseille et Dunkerque-Paris) et se classa 2e du classement général en 232 h. 50 m. 9 s. 3/5.



MASSY, VAINQUEUR DU GOLF AUX JEUX INTERALLIÉS

Le Français A. Massy s'attribue la victoire dans le tournoi de golf interallié. Il réussit à triompher du Français Dauge (12 juillet, la Boulie).



1. GASSIAT

Premier du championnat de France des professeurs (disputé le 16 Juillet à La Boulie) par 148 devant Lafitte, 153.

2. DAUGE

Vainqueur de Gommier dans les demi-finales du championnat interalliés fut battu par Arnaud Massy dans la finale.

Les grandes épreuves de Golf

Par J. C. CASTEL

Le golf Club de la Boulie vient de voir se dérouler pendant le mois de juillet deux épreuves très intéressantes. Le championnat interallié et le championnat des professionnels français. 28 joueurs s'étaient inscrits pour la première épreuve : 11 Américains, 5 Anglais, 10 Français. Le contingent américain comprenait des unités de valeur telles que le sergent Rautenbusch, champion de l'armée américaine, H. K. Davis Jr., champion du Panama Pacific, qui sont classés aux Etats-Unis comme joueurs de toute première classe.

Etant donné le peu de distance qui nous sépare, l'Angleterre était beaucoup moins bien représentée. Les éliminatoires laissaient dans la lice 8 Français, 7 Américains et 1 Anglais.

A la fin du deuxième jour six des huit joueurs français gagnaient leur match, deux Américains et un Anglais se classaient également. Pendant cette journée Massy et Gassiat se distinguaient en faisant chacun un parcours de 70 alors que le record officiel établit par Jean Gassiat en 1912 était de 68.

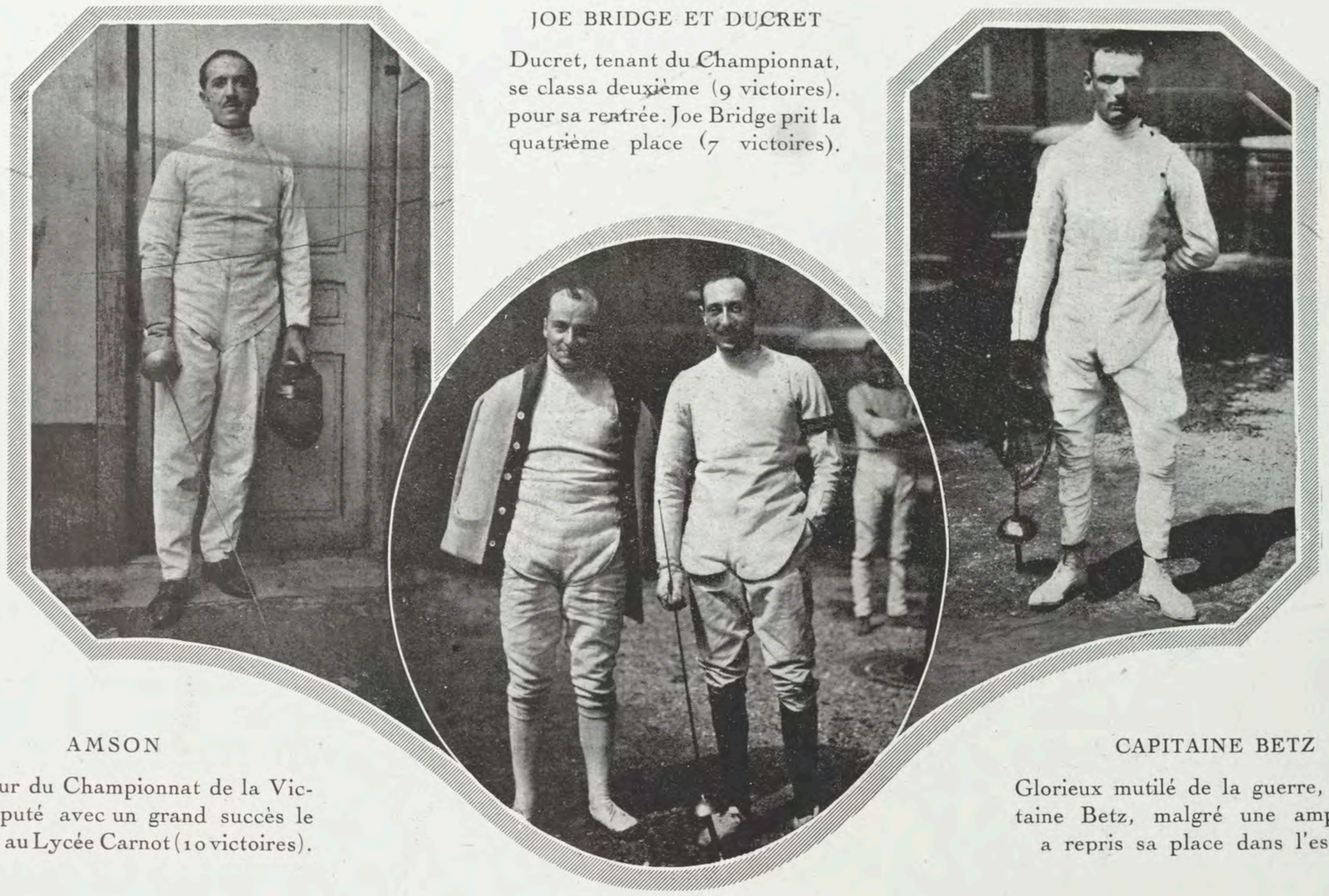
Le troisième jour laissait en présence dans les demi-finales quatre Français, Dauge et Gommier d'une part, Massy et Gassiat de l'autre. Dauge en gagnant de 10 et 9 avec Gommier avait eu un parcours de 71. Massy après un match très dur triomphait de Jean Gassiat dans les deux derniers trous. Ce match fut certainement le plus intéressant de toute l'épreuve. Le matin, dans les premiers, Massy comptait 37 contre Gassiat 39, le battant de deux coups et le gagnant de deux coups; à la fin du premier parcours Massy marquait 76 contre Gassiat 78. Dans l'après-mi diArnaud Massy augmentait son avance en gagnant le 19e, mais il reperd le 22 en faisant un 6 contre un 4 de Gassiat. Au 24, Massy après un très joli coup gagne un point pour le reperdre au 26 puis le regagne au 27. Jusqu'au 31 Gassiat se reprend et au 31 un point seul les sépare, Jean Gassiat ayant réussi à regagner l'avance prise par Massy, grâce à son excellent putting. Massy toujours en tête gagnant d'un trou au 35 s'adjuge aussi le 36. Jean Gassiat ayant poussé sa balle dans les arbres où il ne peut que très difficilement se mettre en position de jeu, c'est la fin du match. Massy bat Jean Gassiat par deux trous et gagne le championnat interallié. Pour les parcours de l'après-midi Massy enregistre 75 et Gassiat 76.

La finale mettait en présence Arnaud Massy et Maurice Dauge, que, très mal renseignés, certains journaux ont cru qualifier « outsider ». Arnaud Massy partait favori, ceci, avec raison car ceux qui l'ont vu dans un de ses jours favorisés faire le parcours de la Boulie en 66 ont compris la maîtrise du jeu que possède Arnaud Massy et que comme tous les grands as de ce jeu, il peut, lorsqu'il le faut, retrouver les coups si jolis et si précis qui lui ont fait gagner le championnat du monde. Dans le parcours du matin Arnaud Massy gagne le premier point au 3 où Dauge manque un putt de 75 à 80 centimètres. Au 5, pour se rétablir pour sortir d'un bunker, Dauge ne réussit pas son coup et l'avantage s'en va à Massy; il perd de même le 6 prenant un 5 contre un 3. Au 7 Massy empêche Dauge de gagner le trou par un stylie et s'adjuge le 8 et le 9 l'un après l'autre. A la fin du demi-parcours, Massy est en avance de 5 trous ayant fait 37 contre Dauge 43. Au 10, Dauge place son coup d'envoi, un fer, à proximité du drapeau et faisant un 3 l'emporte sur Massy avec 4. Les 4 trous suivants sont partagés et les joueurs se suivent de très près ; Dauge se ressaisit à nouveau et gagne le 15, mais perd le 17 et le 18 laissant ainsi à Massy un avantage de 6 trous, handicap terrible entre les mains de Massy.

Au commencement des derniers 18 trous, l'avantage est partagé. Dauge s'assure le 2, il partage le 3 et gagne le 4, les 5 et 6 trous sont partagés. Par un excellent 4 contre un 6 de son adversaire Dauge regagne encore un point, mais Massy par un très joli 3 au numéro 8 et au 9 arrive un demi parcours de rentrée avec 4 d'avance quoique Dauge totalise 35 pour ses 9 trous et Massy 38. Le dixième trou est partagé avec 3 tandis qu'au 11 Dauge par son mauvais putting perd le trou avec 5 contre 4. Massy avec un 4 gagne le 12 et Dauge réussit un très long putt au 13 ce qui lui donne le trou avec 3 contre 4. Au 14 Dauge ne peut que partager avec Arnaud Massy et le match est fini en faveur d'Arnaud Massy qui gagne par 5 contre 4.

Quelques jours après, La Boulie voyait à nouveau quelques-uns de ces meilleurs joueurs : 10 pour être très exact se disputer le championnat professionnel français. Epreuve qui s'est jouée par coups sur 36 trous. Jean Gassiat prenant sa revanche, se classait premier avec deux parcours de 74 148. Laffite venait en second, avec 74 plus 79 153, Golias 74 plus 78 154, Massy 78 plus 78 166 et Dauge 79 plus 79 158.

J. C. Castel.



JOE BRIDGE ET DUCRET

Ducret, tenant du Championnat, se classa deuxième (9 victoires). pour sa rentrée. Joe Bridge prit la quatrième place (7 victoires).

AMSON

Vainqueur du Championnat de la Victoire, disputé avec un grand succès le 10 juillet au Lycée Carnot (10 victoires).

CAPITAINE BETZ

Glorieux mutilé de la guerre, le capitaine Betz, malgré une amputation, a repris sa place dans l'escrime.

Les CHAMPIONNATS d'ESCRIME de la VICTOIRE

Par Joe BRIDGE

La Fédération parisienne d'Escrimeurs organisait chaque année avant la guerre, avec un soin jaloux, la Grande Semaine. On peut dire que ces huit jours d'escrime étaient le point culminant de la saison. Les provinciaux, beaucoup d'étrangers, s'y rencontraient avec nos meilleures lames parisiennes et l'on y disputait, à l'épée, au sabre et même au pistolet d'innombrables épreuves d'où sortaient en fin de compte, des champions incontestables. Je n'ai jamais su pourquoi les gagnants de la Grande Semaine n'étaient pas officiellement considérés comme champions de France... C'est sans doute, parce qu'on n'y a pas pensé !... mais il est question de réparer cette injustice, et même de gratifier désormais les Grandes Semaines Parisiennes du titre de Championnat du Monde... pour les années, tout au moins, où ne se disputeront pas les Olympiades.

Ceci dit, je vais généraliser sur les résultats du Championnat de la Victoire 1919 par quoi nous avons cru bon de remplacer la Grande Semaine, faute de temps, et faute d'argent... ou tout au moins parce que notre Comité avait cru sage de ne pas jeter par les fenêtres toute une réserve dont on peut toujours avoir besoin.

Le Championnat de la Victoire se dispute donc en éliminatoires, demi-finales et finales, à quelques jours d'intervalles. Une soixantaine d'amateurs s'étaient fait inscrire et aussi une bonne vingtaine de professeurs. Ceux-ci firent de bien plus belles armes que ceux-là, mais, toute question d'esthétique mise à part, je ne vois pas que le jeu des maîtres soit beaucoup plus effectif que le nôtre, et ceci me fait regretter qu'on n'ait pas pu opposer les six premiers « purs » aux six premiers « pros »... pour employer les termes consacrés... Je pense que la lutte aurait été longtemps indécise et, en tout cas, que le « team » vainqueur l'aurait été de très peu. C'est un match intéressant à mettre sur pied un de ces jours...

Revenons aux résultats... Le vainqueur du Championnat des Amateurs, Amson, était, de longue date, un tireur classé, et sa belle et très nette victoire est le couronnement d'une carrière splendide, au cours de laquelle l'excellent élève de Laurent fit toujours preuve du plus bel esprit sportif et des plus rares qualités d'escrimeur accompli ! Pareur et riposteur foudroyant, Amson tire avec un brio et une crânerie admirables... et puis, nettement, d'une voix claironnante, il annonce lui-même sans jamais hésiter les touches... (très rares d'ailleurs) qu'il reçoit... C'est un bel escrimeur et un loyal adversaire... Sa victoire fut accueillie par les plus chaudes et les plus vibrantes acclamations.

Amson eut le rare mérite de battre deux anciens champions de France : Ducret, vainqueur de 1914, qui, très joliment, vint défendre son titre, et de Nabat qui fit des assauts de toute beauté ! On peut dire que ces trois hommes se valaient, et méritaient autant l'un que l'autre de gagner. La chance me permit de me classer derrière eux... Je n'ai rien à dire sur ma performance. Elle prouve seulement, puisque je n'avais pas tenu une épée depuis cinq ans, que des qualités athlétiques suffisantes peuvent, à l'occasion, suppléer à une absence totale de forme, mais ce n'est pas un exemple à proposer aux jeunes, et j'espère bien n'avoir jamais à renouveler une telle expérience ! J'ai pu en tout cas, ayant mis la main à la pâte, juger mieux de la force de mes adversaires... On peut dire que les finalistes de 1919, s'ils n'étaient pas tous des escrimeurs de grande classe, étaient, en tout cas, de terribles « poulistes », entraînés à toutes les ficelles, à toutes les roueries de la « poule », fût-elle en deux touches, ce qui n'est pas plus régulier que la poule en une touche tant décriée.

J'ai déjà dit que les professeurs ont fait une excellente escrime, mais Bouché domina nettement et sans discussion possible tout le lot qui lui était opposé ! Le deuxième, Collin, de Joinville, se vit attribuer le prix de Belles Armes. Il tira en grand champion.

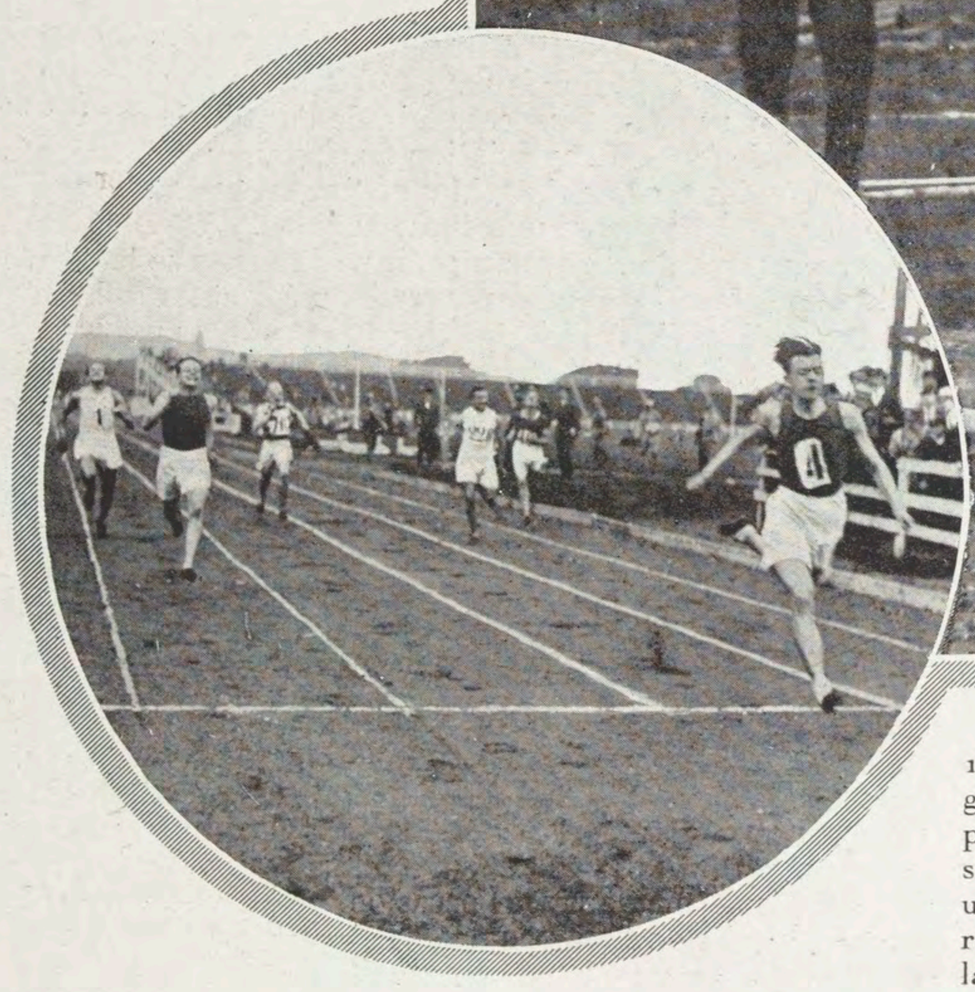
Deux dames, suivant l'exemple du chevalier d'Eon, ne craignirent pas de croiser le fer avec nos maîtres épéistes... Il était évident que Mme Gardères et Mlle Vigeant ne pouvaient aspirer à battre leurs adversaires, mais elles firent toutes deux excellente figure dans le Championnat et tirèrent, en tout cas, avec une grâce charmante. — Joe Bridge.

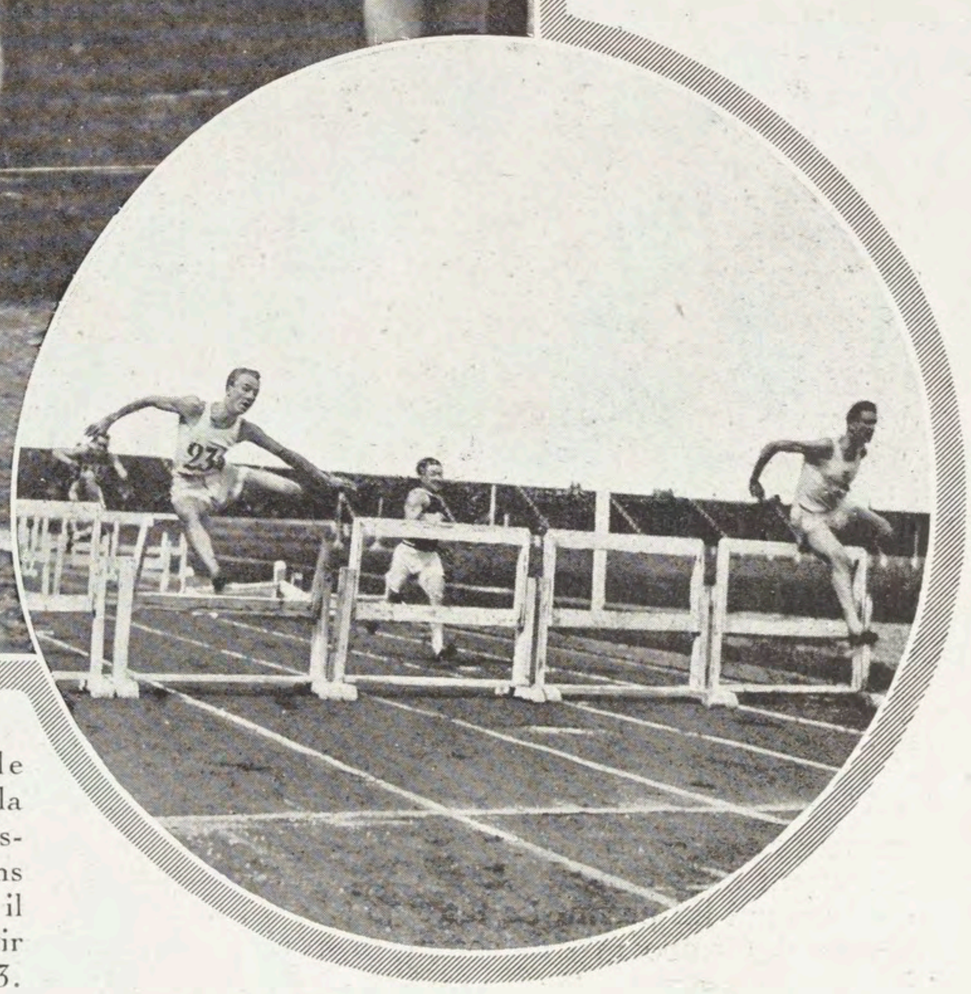
LES CHAMPIONNATS DE FRANCE D'ATHLÉTISME

Disputés au stade de Colombes, le 20 juillet, les championnats de France d'athlétisme n'avaient pas attiré la foule qu'on pouvait espérer. Géo André s'attribuait la victoire dans quatre épreuves, Hemmi, Chilo et Paoli, dans deux chacun.

2. Hemmi gagne le 200 mètres en 22 s. 2/5 (record de France égalé), à 5 mètres devant Seurin.

3. Le 110 mètres haies revint à Géo André, en 16 s. 3/5, devant Meunier.

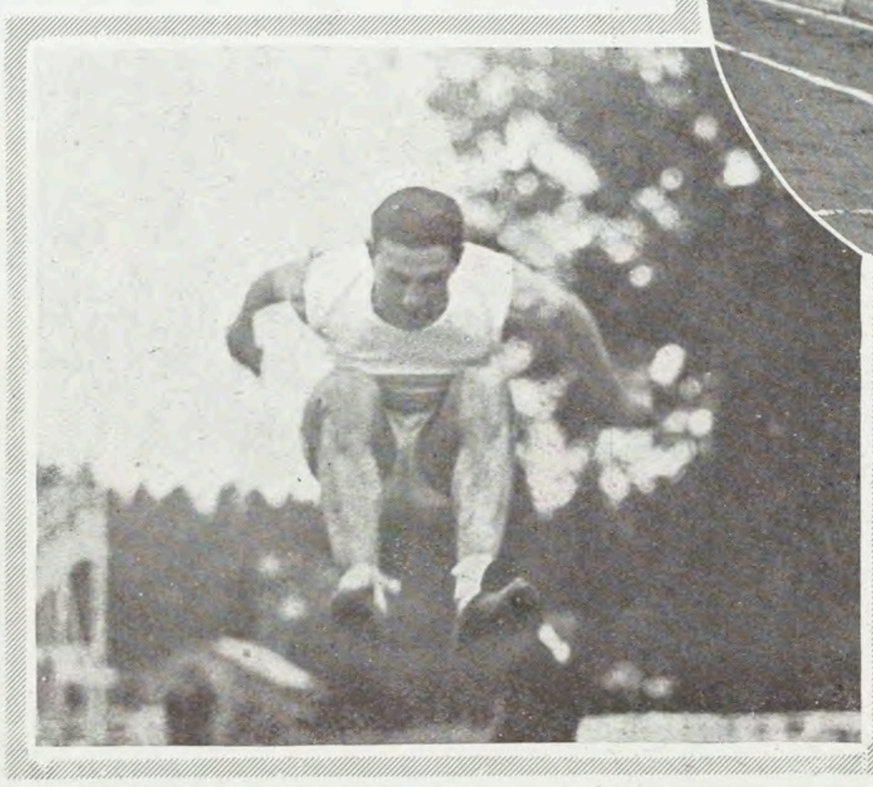




1. Franquenelle gagne le saut à la perche en franchissant 3 m. 52. Dans un autre essai, il réussit à franchir la barre à 3 m. 63.

CHILO, CHAMPION DU TRIPLE SAUT

3. Chilo s'attribua deux championnats : celui du triple saut avec 13 m. 07 et celui du saut en longueur avec élan (6 m. 79).



L'ARRIVÉE DU 1.500 MÈTRES

1. H. Delvart s'attribue une victoire faciledans le 1.500 mètres en 4 m. 10 s. devant Denis, Protais, Artaud, etc...

L'UN DES CHAMPIONNATS D'ANDRÉ

2. Notre athlète complet Geo André, quatre fois-champion au cours de la journée, franchit 1 m. 44 enhauteur sans élan.

Le Championnat d'Athlétisme de France

Ils ont été disputés, le 20 juillet, au Stade de Colombes. Ils eurent à souffrir de la concurrence de la Traversée de Paris à la nage, et surtout ils avaient le tort de venir presque aussitôt après les Olympiades Pershing, où ce que nous pouvions réaliser de mieux en matière de courses à pied et de concours athlétiques avait été aisément et largement dépassé. Pourtant beaucoup de monde était allé à Colombes : il aurait fallu, pour le retenir et même l'inciter à assister à d'autres réunions d'athlétisme, savoir l'intéresser en agrémentant l'après-midi, en évitant les trop longs entr'actes, en annonçant les résultats correctement, en provoquant une belle émulation entre les concurrents, bref en secouant public et coureurs de la torpeur qui semblait s'apesantir sur eux. La faute en incombe aux organisateurs qui se sont résignés à un rôle consciencieux, mais terne et anonyme ; elle retombe aussi sur les engagés, dont une bonne partie oublia de venir. De sorte que l'intérêt principal de l'épreuve, c'est-à-dire la lutte entre Paris et la Province dont quelques coins s'annonçaient comme formidables, fut inexistant. Un seul provincial, Lemasson, déjà champion en 1913, s'adjugea une première place, au lancement du javelot.

Le reste des épreuves fut l'apanage des Parisiens. Le vieux Paoli, désormais remis de sa chute d'avion, s'adjugea le lancement du poids et du disque ; Géo André, champion de France, depuis 1907, s'appropria quatre championnats sans avoir à fournir d'effort démesuré, et sans dépasser des performances médiocres ; Chilo gagna le saut en longueur avec élan et le triple saut, Proux le saut en longueur sans élan, Franquenelle le saut à la perche, Brossard le 800 mètres et H. Delvart le 1.500 mètres. Mais nous avons conservé le meilleur pour la fin : Hemmi enleva de haute lutte les 100 et 200 mètres, dans des temps excellents, et avec un style qui nous permettrait d'avoir quelque espoir aux Olympiades d'Anvers de 1920... si Hemmi n'était pas Suisse ; Féry aux 400 mètres, malgré des fautes de tactique, dont la plus grosse est de s'être laissé enfermer dans le virage, prit brillamment la première place en se dégageant dans la ligne droite dans un effort très puissant et très soutenu qui lui permit de faire 50 s. 4/5 ; Guillemot remporta la course des 5.000 mètres comme il voulut, montrant une allure peut-être trop penchée en avant, mais souple, et une foulée longue et aisée : peut-être tenons-nous en lui un successeur de Bouin ?

Puisqu'il faut mettre Hemmi à part, Guillemot et surtout Féry sont nos deux seuls espoirs pour les Olympiades de l'an prochain. S'il continue à se spécialiser dans le demi-fond, Guillemot sera d'ici peu presque imbattable en France dans ce genre de course. Quant à Féry, une course habile lui aurait permis, le 20 juillet, de faire 50 secondes aux 400 mètres, et tout nous porte à croire qu'il abaissera encore ce temps l'an prochain, et plus encore qu'il fera moins de 1 m. 55 s., si le jeune athlète veut bien, aux 800 mètres, sa véritable distance, s'entraîner convenablement, et si, comme on nous l'a promis en haut lieu, il peut être affecté à Joinville dès son appel prochain sous les drapeaux.

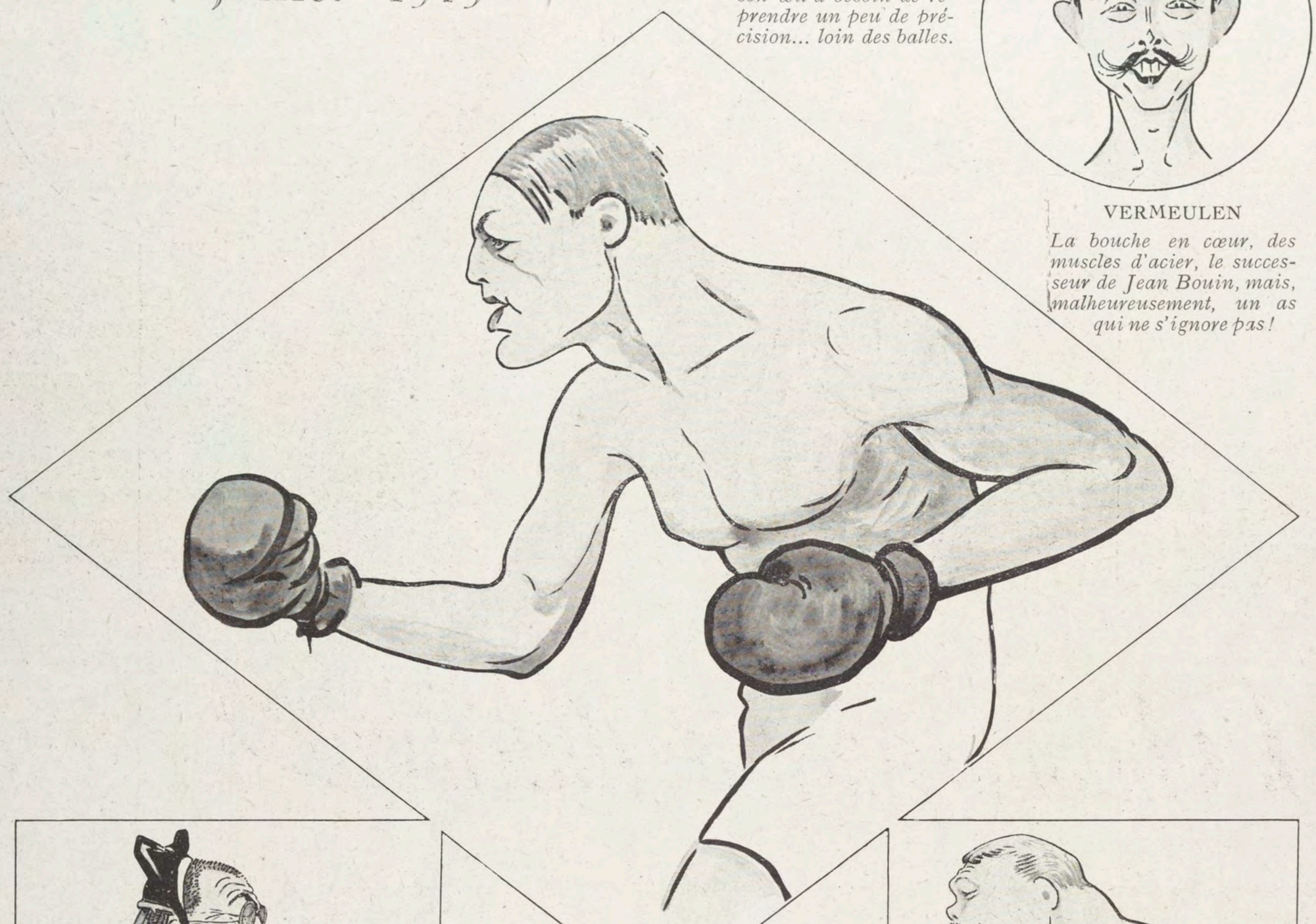
En athlétisme, nous sommes encore loin de l'esprit de corps qui anime les équipes de foot-ball association ou rugby, et qui a permis à celles-ci de faire des progrès si rapides et si manifestes : la vogue de l'athlétisme n'est pas encore une chose actuelle. C'est pourquoi, dans ce sport plus que dans tout autre, il ne faut pas se lasser de prêcher la bonne parole en faisant appel aux bonnes volontés, aux jeunes gens qui montrent d'excellentes dispositions naturelles, en signalant ceux qui semblent avoir de la classe : ainsi on vulgarisera l'athlétisme en France ; de cette manière encore, on pourra faire représenter dignement le sport français aux Olympiades d'Anvers de 1920. Car il y a bien deux sortes de propagandes : l'une chez nous, parmi les gens de notre pays : l'autre chez les étrangers, par les jeux olympiques ; et nous croyons qu'elles sont toutes les deux de la plus grande importance, puisqu'il s'agit, d'une part, de la régénération physique de la race, d'autre part de la connaissance, à l'étranger, de ce réveil athlétique.

C'est pourquoi, au lendemain des championnats de France d'athlétisme, en même temps que nous regrettons de trop nombreuses abstentions, nous formulons l'espoir que bientôt seront sélectionnés et intelligemment entraînés les Féry, les Guillemot, d'autres encore comme Caste, Seurin, Tirard, Brossard, Delvart, qui non seulement pourront faire voir à leurs compatriotes l'intérêt et la beauté de l'athlétisme, mais aussi, à l'occasion, propager le renom du sport français parmi les autres peuples.

ANDRÉ GLARNER.

"MICH-CINÉMA"

Juillet 1919



GEORGES CARPENTIER

Carpentier n'a pas perdu de sa qualité, mais son œil a besoin de reprendre un peu de précision... loin des balles.

VERMEULEN

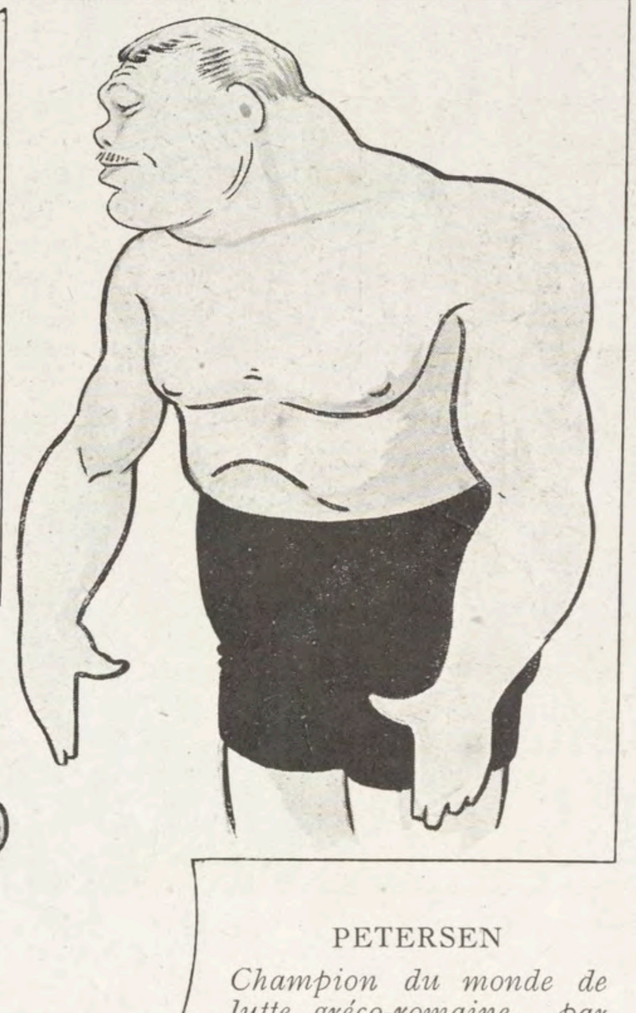
La bouche en cœur, des muscles d'acier, le successeur de Jean Bouin, mais, malheureusement, un as qui ne s'ignore pas!

« MAMAN » DESCAMPS

Le savant manager, la fidèle « nurse » de Carpentier. Au prochain match, il nous sortira du nouveau, soyez-en sûrs!

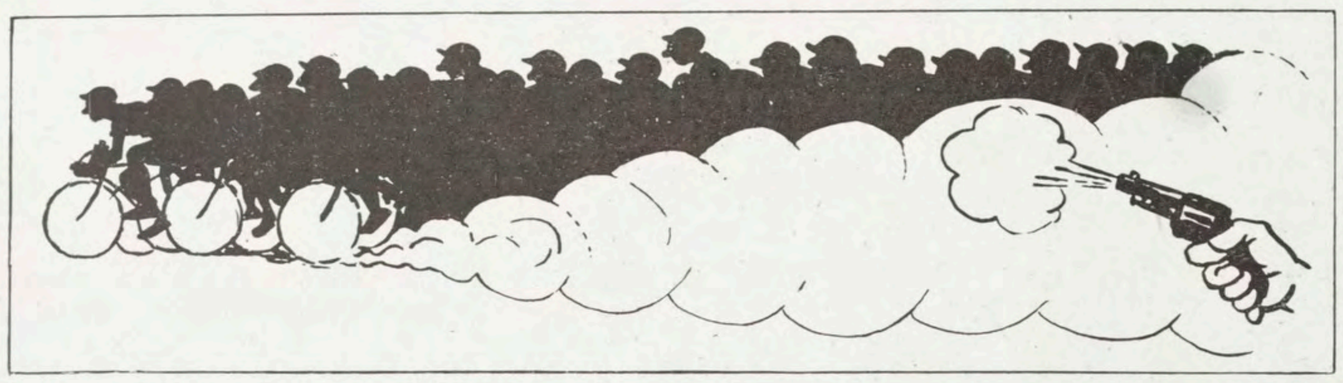
LOUIS DE PONTHIEU

Boxeur professionnel plus amateur que les plus purs. Brave cœur au surplus, vrai type de l'ami, ce qui ne gâte rien.



PETERSEN

Champion du monde de lutte gréco-romaine... par contrat! L'homme descend-il du singe ou y remonte-t-il?



LE DÉPART DU TOUR DE FRANCE

Première étape, revolver, foule de coureurs, poussière, enthousiasme, apothéose! A nous le dictionnaire d'épithètes!

JEAN ALAVOINE

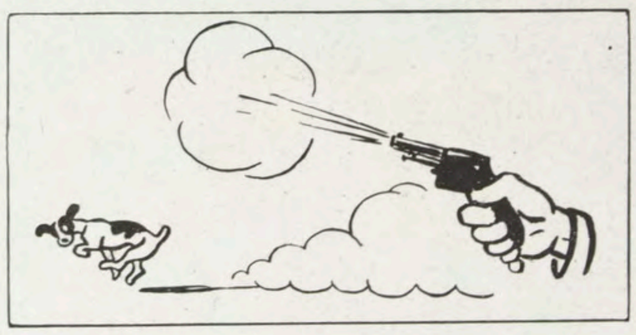
Celui qui parlait argot pour intéresser les reporters ignorant le français, mais dont le langage est particulièrement correct.

CHRISTOPHE

Le Gaulois, le Druide, le géant, que sais-je... mais surtout le héros malheureux, nouveau L. Petit-Breton de l'infortune.

LAMBOT

Le glorieux second! Toujours second, jamais malade, jamais mourir, le sourire à perpétuité... et qui a fini par être premier!



LE TOUR DE FRANCE

S'il y avait eu une étape de plus! Ce qu'aurait été le départ! Heureusement, le chien n'aurait pas déclaré forfait!

REVUE DES SPORTS

✣ INFORMATIONS ET RÉSULTATS DU MOIS DE JUILLET 1919 ✣

AU FIL DU MOIS

IL fallait vraiment le congrès de l'U. S. F. S. A. pour nous prouver que les parlementaires n'étaient pas des gens à part sachant ce qu'ils veulent individuellement, l'ignorant collectivement et qui, parodiant le vers de Petitjean, des Plaideurs, *pourraient dire « Tel qui vote vendredi, dimanche s'abstiendra » (excusez le pied supplémentaire, hélas ! en l'occurence ils ne sont pas que dans les alexandrins !) Les pontifes du sport nous ont donné une démonstration de ce que fournit le manque de méthode uni à la défense des intérêts personnels. Nous avons parlé maintes fois du grand principe sauveur de la Fédération par sport. L'U. S. F. S. A. avait semblé au début se laisser convaincre. Le congrès ne voulut pas discuter le projet Frantz Reichel, c'était plus simple. On prit alors, après maints discours qui ne s'imposaient pas, des décisions mitigées : le sirop d'orgeat dans du vinaigre n'a jamais donné une boisson très recommandée ! L'autonomie au point de vue technique et financier a été accordée aux sports régis par l'U. S. F. S. A. qui restera l'administratrice en chef ! C'est un petit pas vers la logique. Espérons ! Et souhaitons que ces journées des 25 et 26 juillet soient favorables à la formule, que nous n'avons jamais cessé de soutenir : tout pour le sport, et non, comme ce fut le cas trop souvent, à ce principe : tout pour les dirigeants.*

Le Congrès voulut d'ailleurs finir en beauté ; il y réussit en nommant président de l'U. S. F. S. A. Gaston Vidal par 30 voix sur 41 votants. Cette élection ne peut qu'être saluée avec satisfaction par tous les sportifs. M. Gaston Vidal saura faire respecter le sport, il en sera l'apôtre. Pratiquant lui-même, il fut à la guerre un héros dans les chasseurs alpins et revint, grièvement blessé, avec la Légion d'Honneur et dix palmes. Journaliste, il est le directeur du Pays. *C'est dire qu'il réunit toutes les qualités nécessaires pour redonner à la vieille fédération la vitalité qui lui était nécessaire et lui faire accorder dans l'État la place qui lui convient.*

M. Gaston Vidal a remplacé M. Lemercier qui a été élu par acclamation président honoraire.

Certains confrères se sont émus de la trop grande rapidité avec laquelle Jack Dempsey avait triomphé de Jess Willard. Ils ont conclu par le fatidique « chiqué » qui semble donner, hélas ! une réelle autorité à ceux qui le prononcent. En quoi pouvait-il y avoir du chiqué ? N'est-ce pas au contraire lorsqu'on fait durer trop longtemps un combat inégal que ce reproche peut être adressé ? Alors ! Jess Willard était champion du monde, il devait être battu pour que son titre passât à un autre. Dempsey n'a pas hésité à mener les choses rondement et on lui en fait grief. L'esprit sportif, on le voit, n'est pas encore entré dans nos mœurs. Le record de vitesse pour un championnat du monde est détenu par Battling Nelson : un coup de poing, deux secondes ! Et personne ne cria « chiqué ».

J'admire au contraire Dempsey : le cinématographe l'avait payé et désirait en avoir pour son argent. Si le brouhaha n'avait pas empêché d'entendre le gong sonnant la mise hors de combat, c'est en moins de trois minutes que Willard aurait été battu. Vous voyez qu'il ne pouvait y avoir arrangement. Le nouveau champion a tenu à prouver sa supériorité, il n'a pas temporisé, il ne s'est pas préoccupé des intérêts commerciaux d'autrui : « Venit, vidit, vicit ! » *C'est un vrai sportsman. Bravo ! Pourvu que cela dure !*

Et l'on ose dire qu'il a fait du « chiqué » ?

La question du Stade Pershing est à l'ordre du jour. Le mois dernier cette immense arène faisait l'objet de l'admiration de tous. Le spectacle y était merveilleux, parfait. Et les sportifs se disaient amoureusement : « Enfin, grâce aux Américains, Paris est dotée d'une piste digne de la Ville Lumière ; comme nous allons pouvoir faire du beau travail, préparer nos athlètes pour la prochaine Olympiade, nous entraîner avec soin et interesser le public à nos ébats. Vive le Stade Pershing ! » Illusion, ô divin mensonge ! Le rêve était trop beau. Il se continue en cauchemar. La bureaucratie s'est emparée de ce champ, non pas pour y faire disputer des championnats de sténo-dactylographes ou d'employés — ce qui n'aurait pas été si bête ! — mais pour empêcher les jeunes gens de courir en rond ! Le Comité National de l'éducation physique et sportive étudie le règlement qui permettra l'utilisation du Stade, « conformément à la volonté des donateurs ». Cette note avait été précédée d'un communiqué, nous informant que les portes ne seraient ouvertes que pour les réunions de grande envergure. Alors ne serions-nous convoqués qu'une ou deux fois par an ? Nous ne nous servirions pas de cette piste — qu'on pourrait améliorer — pour toutes les compétitions athlétiques, pour les essais de records, pour l'entraînement ? Quelle folie ! Nous osons espérer encore et nous demandons à ceux qui prétendent régir le sport, d'imiter l'exemple des Suédois avec leur Stade de Stockholm. Ou nous devons occuper une place digne de nous dans l'athlétisme, ou nous devons interdire à nos coureurs de prendre part aux rencontres internationales. Et je crois, hélas ! que pour briller en course à pied, nos athlètes devraient tout d'abord... semer au train tout ce qui est pontife et bureaucrate. Oui, mais comment ?...

Un grand enthousiasme aurait dû être soulevé par le don magnifique de 2.000.000. *de francs, offert par M. Deutsch de La Meurthe à l'Aéro-Club de France. Pourquoi n'en fut-il resque pas question dans les journaux ? Pour la raison bien simple qu'après avoir cru qu'il s'agissait d'encourager l'aviation défaillante et anémique, on s'est aperçu qu'il était surtout question de restaurer le club : charité bien ordonnée... Mais était-ce l'intention du donateur ?*

En province il est encore courant que des impresarii *indélicats présentent des spectacles sportifs qui n'ont de sportifs que le nom, notamment en boxe. Aussi ne saurions-nous trop féliciter la Fédération française de boxe d'avoir interdit la pratique du noble art aux femmes, l'organisation de matches ou assauts féminins et la participation à des combats de jeunes gens de moins de* 16 *ans. Je sais bien que Carpentier pourra répondre qu'il boxe en public depuis l'âge de* 11 *ans, mais c'est l'exception qui confirme la règle. Applaudissons ! L'œuvre d'épuration commence ! Lorsqu'on aura pris des sanctions contre ceux qui se présentent sous de faux noms et avec des titres frauduleux, il n'y aura plus que la lutte que personne n'enviera !* — J. M.

LE CAPITAINE GASTON VIDAL QUI VIENT D'ÊTRE ÉLU PRÉSIDENT DE L'U. S. F. S. A.

LA BARONNE DE LAROCHE, QUI S'EST TUÉE AU CROTOY AVEC BARRAU LE 18 JUILLET.

POUR LE SPORT

Le capitaine Schiller, du Comité National, a déposé et fait voter l'ordre du jour suivant :

LE Conseil d'administration du Comité National de l'Education Physique et Sportive et de l'Hygiène Sociale, réuni le 28 juin 1919, après avoir pris connaissance de la séance du 23 juin 1919, au Parlement, au cours de laquelle a été discuté l'amendement Henry Paté qui avait pour objet d'augmenter de 4.600.000 francs les crédits prévus pour l'éducation physique, les sports et la préparation de la jeunesse au service militaire ;

« Considérant que, depuis trop longtemps, l'heure a sonné pour les hommes du Gouvernement et du Parlement de tenir enfin les promesses faites, en toutes circonstances, à l'occasion des diverses solennités publiques, dans leurs audiences officielles ou dans leurs conversations privées ;

« Estimant qu'il importe de soutenir autrement que par de platoniques intentions, par des propositions mollement soutenues ou par des projets de lois jamais discutés, l'œuvre vitale des bons citoyens qui se sont substitués à l'Etat, aveugle et inerte, pour généraliser en France, la pratique de l'éducation physique et des sports, préparer la jeunesse à ses devoirs militaires ;

« Déclarant que nul moment ne fut aussi grave que celui où la nation sort d'une longue guerre ayant épuisé en partie, ou tout au moins diminué et anémié sa sève la plus généreuse et applique des lois de progrès social qui cherchent à augmenter le mieux-être du peuple en réduisant les heures journalières de travail, mais en accroissant ses heures de loisir sans lui avoir donné les moyens de réagir contre les obsédantes tentations du cabaret et de la rue, élargissant ainsi la voie ouverte à l'alcoolisme, à la tuberculose et aux pires fléaux de l'humanité ;

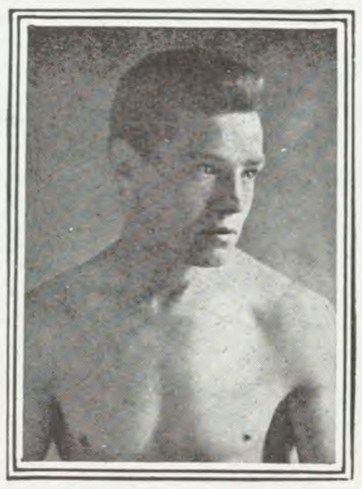
« Affirmant que ces moyens résident principalement dans l'organisation méthodique, rationnelle et soutenue de l'éducation physique et des sports, dans la construction, sur tout le territoire, de stades, de gymnases, de piscines, dans l'aménagement de terrains de jeux, et de foyers post-scolaires, dans l'institution d'un corps d'éducateurs physiques et de spécialistes sportifs, moralement considérés, matériellement avantagés ;

« Attestant que cette organisation ne pourra exister et subsister sans unité de direction et sans la création d'un puissant service de coordination et de décision, rayonnant sur toutes les administrations intéressées et leur imprimant sa volonté agissante, armé de tous les moyens financiers indispensables à une tâche aussi impérieusement nécessaire ;

« Regrette que, durant la discussion du 23 juin 1919, des oppositions se soient manifestées au Parlement et aient provoqué la disjonction des crédits visés par l'amendement Henry Paté et leur renvoi devant une Commission de la Chambre, aboutissant ainsi aux habituels atermoiements dont la cause de l'éducation physique nationale a déjà tant souffert ;

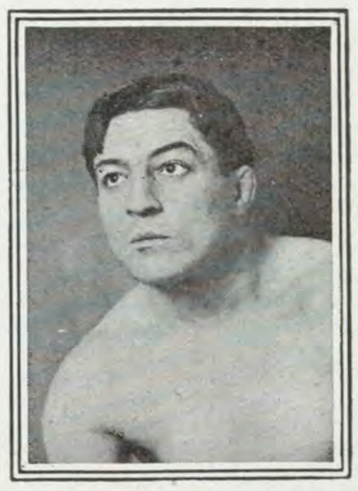
« Félicite son président Henry Paté de la ténacité et de l'énergie qu'il a déployées au cours de ces débats et lui donne mandat d'insister vigoureusement pour que le Gouvernement et le Parlement ne diffèrent pas davantage la solution définitive d'un des plus vastes problèmes tendant à la protection et à la sauvegarde de la race française. »

K. O. MARCHAND VAINQUEUR LE 16 JUILLET DE L'AMÉRICAIN POHL EN 2 ROUNDS.



AUDOUY, QUI FUT BATTU PAR BALZAC LE 19 JUILLET EN 6 ROUNDS A PARIS.

ÉQUIPE MILITAIRE FRANÇAISE DES « COQS » QUI JOUA A VLADIVOSTOCK EN ASSOCIATION AU MOIS D'AVRIL, CONTRE UN TEAM CANADIEN QUI TRIOMPHA PAR 11 BUTS A 1.



BALZAC LE 21 JUILLET A PARIS A MIS KNOT OUT AUDOUY AU 6e ROUND.

DEUX ANCIENS CHAMPIONS, JIM CORBETT, A GAUCHE ET JEFFRIES, A DROITE.

BOXE

POIDS LOURDS OU POIDS LÉGERS

CARPENTIER vient de triompher facilement de l'anglais Dick Smith et pourtant notre champion, lui-même l'a avoué, n'était pas au mieux de sa forme ! Est-ce à dire que nous tenons enfin le futur successeur des Corbett, Jeffries, Johnson et Dempsey, actuel possesseur du titre ? Beaucoup de Français le pensent ! J'ai dit à dessein beaucoup de Français, car les Anglais et les Américains sont à cet égard légèrement sceptiques.

Certes ils reconnaissent à Carpentier toutes les qualités qui font le boxeur de classe, le boxeur de grande classe même, adresse, courage, science consommée de la boxe, mais ils lui dénient la force athlétique nécessaire, le coup irrémédiable qui met fin au combat, qualités qui caractérisent le vrai champion du monde.

Cette opinion qui surprendra beaucoup d'admirateurs du Lensois doit pourtant être prise en considération ; et sans être aussi radical que certains yankees de ma connaissance, il faut avouer que le poulain de Descamps est certainement désavantagé par son poids très inférieur à celui des compétiteurs d'Outre-Atlantique qu'il est appelé à rencontrer ! Et sur cette question de poids, se greffent forcément la question de résistance et de force musculaire.

A mon avis les américains négligent un peu trop un facteur qui contre-balance en partie le désavantage athlétique de notre champion, c'est cette science innée de la boxe que nul ne possède comme lui ! Mais Carpentier futur champion du monde ou non est un véritable phénomène comme nous n'en reverrons probablement jamais... dans les poids lourds!

C'est un phénomène et une exception car je crois que notre avenir en boxe se trouve dans les catégories ne dépassant pas les poids moyens ; c'est une question inhérente à la race française, race robuste et solide certes mais de taille peu élevée ! D'ailleurs remarquez notre pénurie de poids lourds.

Dans les autres catégories au contraire nous avons des hommes de tout premier ordre et l'un d'eux, Ledoux est sans contredit le meilleur boxeur que nous possédions, celui seul qui puisse, avec une grande chance de succès, disputer le titre mondial à n'importe quel américain.

Enumérer les autres pugilistes qui viennent corroborer ma thèse serait fastidieux ; ils sont trop nombreux ; pour tant, j'en citerai deux, Balzac et de Ponthieu qui tous deux sont des combattants de grande classe qui, soyez en persuadés feraient très bonne figure devant les champions du monde de leur catégorie. — Jean AUGER

AU SELECT BOXING CLUB

NOUS devons être reconnaissant au Capitaine Decoin de nous avoir fait assister à de très jolis combats. D'abord les novices, comme c'est leur habitude, se sont livrés de furieuses batailles, avec, je dois le dire, un peu plus de science qu'autrefois ; on sent que la boxe intéresse les jeunes. En ce qui concerne les grands combats, K. O. Marchand en grands progrès, s'est montré à nous sous un nouveau jour ; avec son punch redoutable il est de taille à mettre les meilleurs en échec ! Stuber, absolument fini d'ailleurs, et l'Américain Pohl en ont fait la triste expérience. La rencontre Marthuin-Hams, par contre, a été une déception. De Marthuin je ne dirai rien sinon qu'il est absolument hors de forme, en ce qui concerne Hams, je crois que les confrères qui l'ont présenté comme un grand champion, se sont un peu pressés ; c'est un très bel athlète, qui pourra par la suite faire quelque chose, mais auquel il manque pour le moment l'habitude du ring.

LE MATCH LEDOUX TOMMY NOBLE

ENCORE mal remis de sa blessure à la main, n'étant pas de plus au mieux de sa forme, notre champion poids bantams Ledoux a rencontré le champion d'Angleterre Tommy Noble.

Ce fut une rencontre palpitante du commencement à la fin... à la fin du 10e round dans lequel l'anglais fut compté " out ".

Certes Ledoux a eu affaire à forte partie, et plusieurs fois les spectateurs éprouvèrent un peu d'angoisse ; au 7e round entre autres où notre champion durement touché donnait l'impression d'être "groggy", mais quoi qu'en aient dit certains journaux, notre bantam possède toujours son punch redoutable, c'est toujours le rude batailleur qui dans un style un peu décousu, semble-t-il parvient tôt ou tard à placer le coup, "irrémédiable" qui met fin au combat.

Ledoux je le répète est notre grand champion.

LE MATCH DE PONTHIEU-GRASSI

DE Ponthieu, notre champion poids plumes est toujours imbattable. Opposé le 30 juillet à Grassi il força celui-ci à abaudonner au 14e round après un très joli combat au cours duquel l'élève de Frank Erne ne fut jamais en difficulté. Et pourtant Grassi est un boxeur de grande classe, adroit, vif et très courageux ; mais avec un adversaire aussi résistant, passé maître dans l'in-fighting, il se vit obligé de batailler de près et se fit user par des coups successifs au corps. De Ponthieu est actuellement dans une forme remarquable, et s'il part pour l'Amérique comme il en a l'intention, les couleurs françaises seront bien représentées, nous pouvons en être certains.

Résultats techniques.

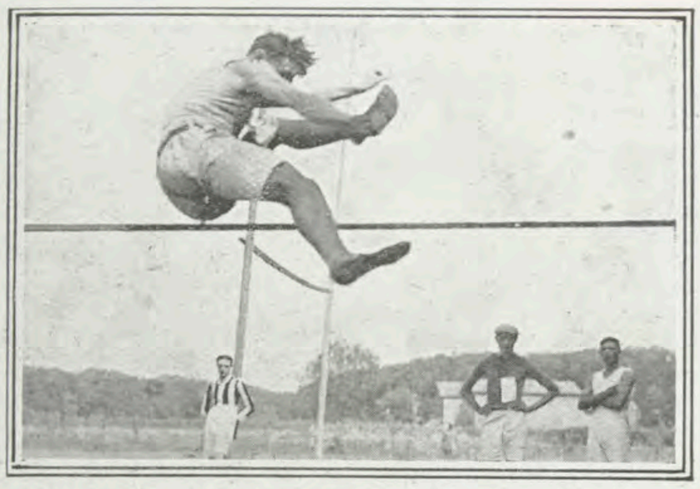
- 4 Juillet. — A Paris, de Ponthieu bat Charlie Lane disqualifié au 9e round.
- 9 Juillet. — K. O. Marchand knock oute Stuber au 2e round Glaise et Relingr font match nul en 6 reprises.
- 10 Juillet. — Bob Martin bat Scanlon qui abandonne au 11e round.
- 15 Juillet, — K. O. Marchand knock oute A. Pohl au 3e round.
- 16 Juillet. — Ledoux bat Durocher par knock out au 1er round.
- Londres 18 Juillet. — Jimmy Wilde bat Pal Moore aux points en 20 reprises,
- Paris 18 Juillet. — Criqui bat Digger Evans par knock out au 9e round.
- Paris le 19 Juillet. — Carpentier knock oute Dick Smith. à la 8e reprise, et le champion de France, poids moyens Balzac bat Audouy par knock out au 6e round.
- 20 Juillet. — Paul Hams bat Marthuin aux points en 8 rounds
- 23 Juillet. — Bouzonnie bat Borot aux points en 20 rounds.
- 30 Juillet. — Dans une rencontre en 15 rounds, de Ponthieu bat Grassi qui abandonne à la 14e reprise.
- 31 Juillet. — Ledoux knock oute Tommy Noble au 10e round d'un match qui en comportait 20.

PHOTOGRAPHIE

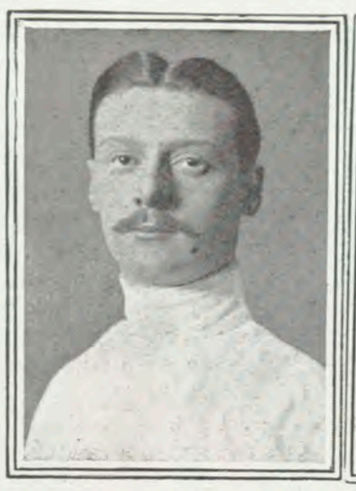
AUX PHOTOGRAPHES AMATEURS

La saison sportive bat son plein sur toutes les plages et dans toutes les stations thermales. Tournoi de tennis et de golf, concours hippique, régates à la voile et à l'aviron, gymkhanas, etc., se succèdent sans interruption. La Vie au Grand Air *demande aux photographes amateurs de lui envoyer, pour être publiée, la photographie en action des gagnants et des gagnantes des principaux prix et d'aider ainsi à la diffusion de leur sport préféré. Joindre une légende détaillée (date, endroit, performance, etc.)*

LE 20 JUILLET, A COLOMBES, SE DÉROULAIENT LES CHAMPIONNATS DE FRANCE D'ATHLÉTISME. D'EXCELLENTES PERFORMANCES FURENT RÉALISÉES, SURTOUT PAR LES PARISIENS. DE GAUCHE A DROITE : HEMMI, VAINQUEUR DU 100 MÈTRES EN 11 S. 1/5 ET DU 200 MÈTRES EN 22 S. 2/5 ; FÉRY, GAGNANT DU 400 MÈTRES EN 50 S. 4/5 ; DELVART, 1.500 MÈTRES EN 4 M. 10 S. ; GUILLEMOT, 5.000 MÈTRES EN 15 M. 51 S. 1/5. ; CHILO, TRIPLE SAUT AVEC 13 M. 07 ; PROUX, SAUT EN LONGUEUR SANS ÉLAN AVEC 3 M. 08.



CONSTANT, DE L'UNION SPORTIVE PERPIGNANAISE, GAGNE SANS GRAND EFFORT LE SAUT EN HAUTEUR DANS LES CHAMPIONNATS D'ATHLÉTISME DU LANGUEDOC AVEC 1 M. 65.



GAUDIN, LE MEILLEUR ESCRIMEUR FRANÇAIS N'A PAS PRIS PART AUX JEUX INTERALLIÉS.

ZANDER, LE RECORDMAN DU MONDE DES 1.500 MÈTRES VA QUITTER LA PISTE.

AU COURS DES CHAMPIONNATS DU LANGUEDOC, ROZIER, DE L'ASSOCIATION SPORTIVE DE BÉZIERS, GAGNE LE 200 MÈTRES PLAT EN 24 S. SUR UN TERRAIN IMPRATICABLE.

COURSE À PIED

LA FÊTE DU MUSCLE

A la veille du 14 juillet, alors que la France s'apprêtait à célébrer, par un défilé inoubliable, la fin de la guerre, les sportifs de Paris célébrèrent, par une manifestation sportive, le commencement de la paix. La fête du muscle : tel fut le titre de cette réunion du 13 juillet, titre emprunté à celui d'un ouvrage de littérature sportive de notre confrère Georges Rozet. Malgré une entrée payante de 2 francs, le public vint très nombreux aux Tuileries : les spectateurs non avertis des choses du sport purent y recevoir une véritable initiation, et les sportifs de vieille date y revirent quelques-uns des plus notoires champions français et américains. L'organisation, qui ne comptait que des hommes dévoués et compétents, fut très bonne : la baraque foraine de lutte et de boxe connut un gros succès de curiosité et de joie; et les courts de tennis, les pistes de courses et de concours athlétiques, situés à proximité du public, permirent à ce dernier de se rendre compte exact de l'habileté d'un coup de raquette, de la rapidité d'un 80 mètres, de la hauteur d'un saut à la perche ou de la puissance d'un lancement de poids.

Tout se passa bien ; la recette, au profit de la Maison des Journalistes, excéda 50.000 francs : seule la simultanéité des épreuves laissa à quelques convaincus le regret de ne pouvoir pas assister à tous les spectacles sportifs.

La piste réservée aux évolutions féminines fut entourée d'une foule intéressée, où le blâme se mêlait à l'éloge ; cependant, à part quelques femmes du temps passé et des jeunes gens et jeunes filles jaloux de ce sport pour lequel ils n'ont aucune aptitude, la majorité des spectateurs suivit d'un œil sympathique les épreuves de courses de vitesse et de demi-fond, de sauts de haies, de saut en hauteur, de basket-ball, et de gymnastique. Quelques danses rythmiques en souvenir de l'antique firent valoir la grâce et l'adresse de « l'éternel féminin ».

Sur la piste voisine, le nègre Butler, battu aux Olympiades Pershing par le jeune « espoir blanc » Paddock, prit une belle revanche sur son compatriote en gagnant par 1 m. 50 la course de 80 mètres. Un autre Américain sauta 1 m. 80 en hauteur ; le poids fut lancé à 13 mètres ; la barre du saut à la perche fut franchie à 3 m. 50. Les courses de fond et surtout celle de relais furent très animées ; dans cette dernière épreuve, si les Français avaient su prendre convenablement les virages difficiles, peut-être auraient-ils pu prétendre à la première place comme les Américains.

Sur le court de tennis, Mlle Suzanne Lenglen, retour de Wimbledon où elle dépossédа Mrs Lambert-Chambers du titre de champion du monde, mit en valeur, malgré une blessure au pied, ses belles qualités de vitesse, d'adresse et de force. Parmi ses partenaires figuraient les champions bien connus Gobert et Laurentz. Signalons enfin les courses de natation dans le bassin des Tuileries d'une profondeur maxima de 90 centimètres, l'exhibition des moniteurs de Joinville, le concours de tir au pistolet, les courses des mutilés dans leurs voiturettes, et des crieurs de journaux, à bicyclette ou en triporteur, et enfin le sport gai de la baraque de foire.

Comment une fête sportive, bien organisée et pourvue de telles « attractions », aurait-elle pu ne pas réussir ? — André Glarner.

Informations.

Dans le dernier numéro de la *Vie au Grand Air* nous avons indiqué, dans le tableau d'honneur des Jeux Interalliés, le Français Miramont comme s'étant classé 5e au lancement de la grenade avec 65 mètres. M. Bourgeois, aspirant au 132e d'Infanterie, nous écrit à ce sujet que le record de France, lui appartient toujours avec 68 mètres, record homologué à l'Ecole de Joinville !

Résultats techniques.

6 Juillet. — Championnat d'athlétisme du Comité de Paris 100 mètre 1er Hemmi en 11 s. 2 5, 200 mètres 1er Seurin en 22 s. 3/5, 400 mètres 1er Berrurier en 51 s. 4/5, 800 mètres 1er Brosset en 2 m. 2 s. 2/5, 1500 mètres 1er Denis 4 m. 17 s. 4/5. 5000 mètres 1er Guilleminot 15 m. 52 s. 4/5. Saut en hauteur avec élan : 1er Labat et Ribet 1 m. 70. Hauteur sans élan 1er Durier 1 m. 50. Saut en longueur avec élan 1er Chilo 6 m. 685 Longueur sans élan 1er Durier 3 m. 10. Saut à la perche 1er Franquenelle 3 m. 50. Lancement du poids 1er Paoli 12 m. 78. Lancement du disque 1er Paoli 34 m. 75. Triple saut 1er Chilo 13 m. 39.

20 Juillet. — Championnats de France d'athlétisme 100 m. 1er Hemmi en 11 s. 1 5, 200 m. 1er Hemmi 22 s. 2/5. 400 m. 1er Fery 50 s. 4/5. 800 m. 1er Brossard 2 m. 1500 m. 1er Delvart en 4 m. 10 s. 5000 m. 1er Guillemot 15 m. 51 s. 1/5. Poids 1er Paoli 13 m. 45. Disque 1er Paoli 38 m. 05. Javelot 1er Lemasson 36 m. 83.

FOOT-BALL RUGBY

LA TOUCHE

Une enquête faite récemment pour l'utilité de la touche telle qu'elle est pratiquée dans le Football britannique n'est point arrivée à une conclusion nette. Cette question vaut cependant que l'on s'y intéresse et qu'on la résolve. La rapidité du jeu est devenue, de nos jours, un des plus grands attraits du rugby, les méridionaux nous ont donné en France le goût du jeu éclair. La touche arrête le jeu, elle le fragmente, elle en scinde en petits tronçons l'unité ; la touche nuit à la vivacité du jeu, elle crée un moment mort dans la vie intense qui anime les parties actuelles. Telle qu'elle est conçue elle n'est jamais faite dans les règles, le demi ne lance jamais son ballon sur une ligne exactement perpendiculaire à la ligne de touche. Une mêlée s ensuit presque fatalement, d'où l'inutilité de la touche pratiquée comme nous venons de le dire. De plus elle est une cause de discussions et de tricheries. Les hommes se heurtent, se donnent des coups de coude à qui mieux mieux, se tiennent en s'immobilisant les uns les autres avant de se trouver en possession du ballon. Oui ou non les huit hommes de chaque camp doivent-ils se mettre sur la même ligne, en deux parallèles, face au ballon ; un avant peut-il se détacher de cette ligne, se tenir en arrière d'elle et bondir au moment voulu pour se saisir de la balle ? Dans ce cas plusieurs avants peuvent-ils le faire ? La touche se trouverait alors dissoute, le demi n'ayant plus personne devant lui. De là, la solution heureuse proposée par Louis Dedet : « Ne faites plus la touche en ligne droite. » Avantagez le camp opposé à celui qui a mis le ballon en touche faisant ainsi une faute, se tirant du moins de cette façon d'une situation dangereuse. Donnez au demi du camp avantagé le droit de faire sa passe, non en avant, comme au Football-Association, mais en arrière, dans son propre camp ; ainsi mettra-t-il le ballon à coup sûr dans les mains d'un de ses coéquipiers. Cela me paraît fort bien raisonné ne vous semble-t-il pas ? — Jacques Dedet

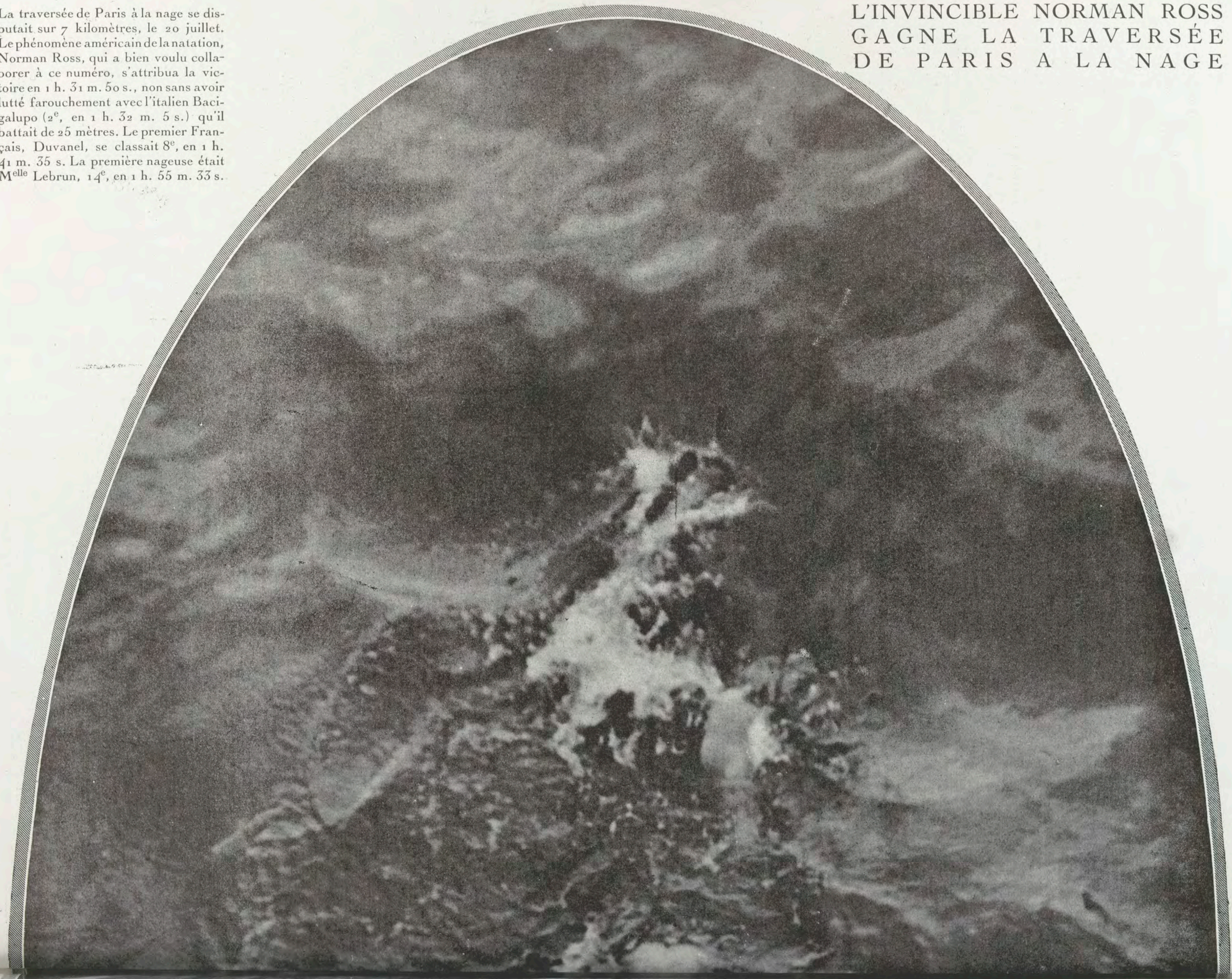
A. BOHLIN, A DROITE, CHAMPION DU MONDE DES 1.000 M. EN 2 M. 29 S. 1/10, S'ENTRAINANT SUR LE STADE DE STOCKHOLM EN COMPAGNIE DU PÉDESTRIAN G. MELEN.

LES CHAMPIONNATS DE TIR DE SUÈDE ONT ÉTÉ DISPUTÉS A STOCKHOLM EN JUILLET. SUR NOTRE CLICHÉ, ON APERÇOIT LE ROI QUI ASSISTE A LA PREMIÈRE ÉPREUVE.

LE 3 JUILLET, PRÈS DE LONDRES, UN GRAND CONCOURS DE TIR AVAIT ÉTÉ ORGANISÉ. LE VAINQUEUR FUT PORTÉ EN TRIOMPHE AUX SONS D'UNE MUSIQUE MILITAIRE.

L'INVINCIBLE NORMAN ROSS GAGNE LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE

La traversée de Paris à la nage se disputait sur 7 kilomètres, le 20 juillet. Le phénomène américain de la natation, Norman Ross, qui a bien voulu collaborer à ce numéro, s'attribua la victoire en 1 h. 31 m. 50 s., non sans avoir lutté farouchement avec l'italien Bacigalupo (2e, en 1 h. 32 m. 5 s.) qu'il battait de 25 mètres. Le premier Français, Duvanel, se classait 8e, en 1 h. 41 m. 35 s. La première nageuse était Melle Lebrun, 14e, en 1 h. 55 m. 33 s.



1. Norman Ross en action. *2*. Arrivée de Norman Ross. *3*. Arrivée de Bacigalupo. *4*. Arrivée de Duvanel. *5*. Arrivée de M^elle^ Lebrun.

NATATION

ENCORE NORMAN ROSS

TRIOMPHALEMENT, au milieu des frénétiques bravos de la population parisienne, Norman Ross, le célèbre triton américain, a traversé Paris à la nage. A l'annonce de la participation de Ross une foule énorme, dès 14 heures, avait envahi les berges de la Seine. Et Ross s'en est allé, de sa même nage rythmée, du Pont National au Pont Alexandre III. Naturellement Ross gagna. Et pourtant *naturellement* est peut-être exagéré. Je dis exagéré parce que de toutes les épreuves que le grand Ross a disputées en France ce fut celle où il fut le plus en danger. Les quotidiens et autres hebdomadaires sportifs, évidemment, ne s'en sont point aperçu. Pourtant il y eut lutte. Et quand il y a lutte il y a danger. Il y eut danger parce que la lutte, lutte de toute beauté, entre Bacigalupo champion italien et Norman Ross fut serrée. Or pour une fois, — et une fois n'est pas coutume, — le champion des champions a frisé la défaite. Surtout qu'on ne s'y trompe pas : Bacigalupo est un parfait athlète, courageux à l'extrême et possesseur de qualités remarquables. Ses performances du lac St-James, où il égala les meilleurs, en font foi. Bref, toujours e t-il que, du pont National au pont A'exandre III il y eut lutte. Tellement, qu'il était grand temps que l'imposante architecture du pont Franco-Russe se fît voir aux yeux de Ross déjà envahis par la fatigue. Tout autre aurait été le classement si l'arrivée avait eu lieu au Viaduc d'Auteuil.

Reconnaissons malgré tout qu'il est inadmissible qu'un spécialiste comme Ross s'aligne dans des épreuves pour lesquelles il n'est pas préparé. La démonstration qu'il nous donna à St-James de son éclectisme était suffisament belle. Il faut pourtant nous incliner devant ce formidable athlète capable d'être recordman du monde des 100, 200, 400, 800, 1.500 mètres nage libre et 100 m. nage sur le dos qui se paye la fantaisie de battre sur 7 kilomètres un homme de la valeur du champion italien. La démonstration est complète.

Et maintenant que Ross a regagné les Amériques attendons-nous à le revoir à Anvers, aux grandes Olympiades, dans une forme éblouissante.

A côté des grands champions cette épreuve nous permis de voir surgir de l'ombre un nouveau venu qui fit montre de réelles qualités : Duvanel premier des français. Pour une fois le lot des *stayers* a été battu ; et Chrétien, l'homme de la distance s'est vu obligé de lâcher prise devant Duvanel. Chrétien nous étonna. Sa brillante performance dans le 1.500 du lac St-James nous laissait espérer mieux.

Fin août la seconde traversée aura lieu. Cette fois elle se courra d'un bout de Paris à l'autre. Et nul doute que si Bacigalupo prend le départ il ne batte de loin tous les temps des Billington et autre Jarvis. — Henry DECOIN.

Informations.

L'ÉCOLE de Joinville que dirige avec tant de compétence le colonel Sée vient de s'attacher les services de deux jeunes nageurs : Mayaud, le récent champion de Paris des 500 mètres, et Jorre, spécialiste au Water-Polo.

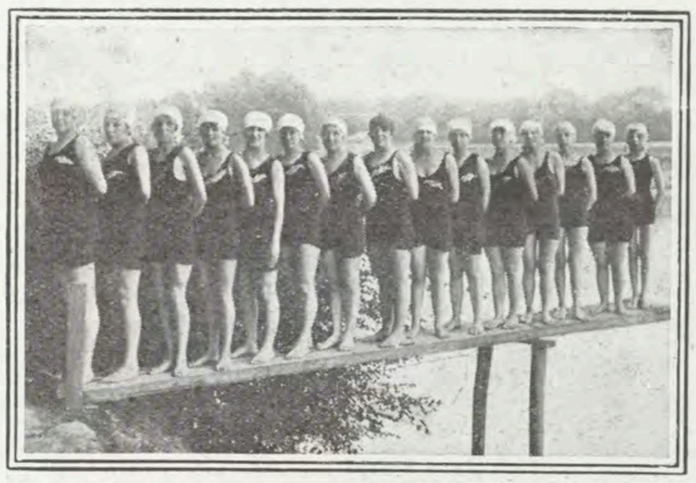
GEORGES POUILLEY notre recordman français des 100 mètres espère, grâce aux conseils de Norman Ross, approcher sous peu les records du monde.

SOMMER, vainqueur aux Olympiades du 200 mètres brasse, vient, sans difficulté de s'adjuger le Championnat de Paris devant Brasier de la Libellule.

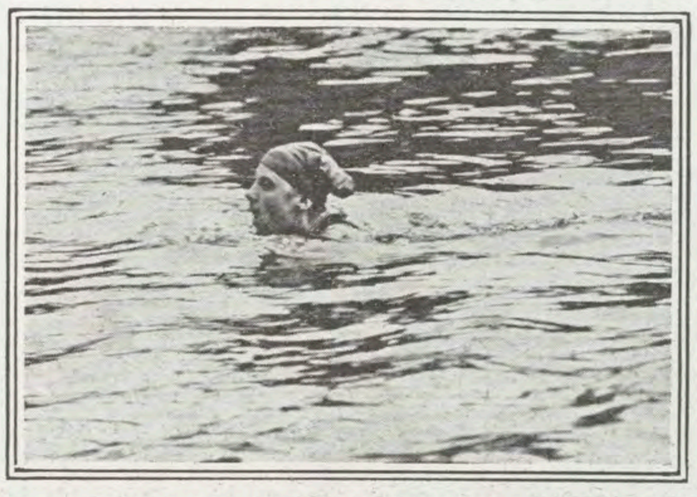
Résultats techniques.

·℣ 6 Juillet. — Championnat de Paris, 500 mètres. 1er Mayaud en 9 m. 1 s. 3/5. 400 mètres relais. 1er S. C. U. F. 100 mètres 1er Demange. Plongeons 1er Delbord.

·℣ 13 Juillet. — Sommer bat le record de France des 200 mètres, à la brasse en 3 m. 19 s.



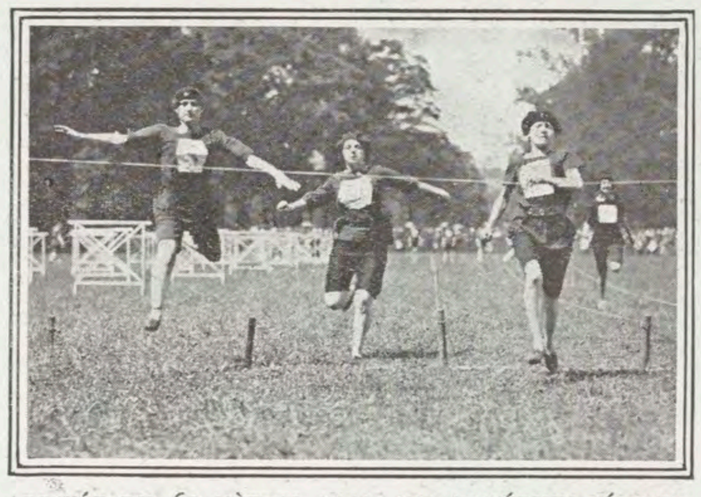
LE CLUB DE NATATION " LES MOUETTES ", UN DES PLUS ANCIENS CLUBS FÉMININS, A, SOUS LA DIRECTION DE Mme BOGAERTS, REMPORTÉ DE TRÈS NOMBREUX SUCCÈS.



LE 12 JUILLET, UNE COURSE DE NATATION, DISPUTÉE SUR LE PARCOURS KEW-PUTNEY EST REVENUE A MISS CONSTANCE JEAN, DEVANT UN LOT DE 23 CONCURRENTES.

Mme DECORNE, A L'INTENTION DE TENTER LA TRAVERSÉE DE LA MANCHE A LA NAGE.

LE FINLANDAIS TAIPALE RECORDMAN DU MONDE DU DISQUE, LANCE LE POIDS.



ARRIVÉE DU 60 MÈTRES PLAT, DU CRITÉRIUM FÉMININ, DISPUTÉ A LYON. DE GAUCHE A DROITE, Mlle THÉRÈSE BRULÉ (F. S.), GAGNANTE, Mlle BRUNEAU, Mlle GEORGET.

ÉQUIPE QUI S'EST CLASSÉE DANS LA FINALE DU TOURNOI D'ESCRIME DE VITTEL. AU 2e RANG, Lut LEGRAIN, JOURDAN ; AU 1er RANG, Lut FARINHA, Cne COAAS-CARENHAS, Lut DE PAIARA-ELBEL, Dr LAVENTURE, CARNAL, Cne GIRARD.

TENNIS

LES SÉRIES DE LA COUPE DAVIS

LES éliminatoires de la Coupe Davis, qui avaient réuni les engagements de la France, l'Angleterre, le Sud-Afrique et la Belgique, viennent de se terminer par la victoire de l'Angleterre sur le Sud-Afrique et de la France sur la Belgique.

La finale se jouera donc entre la France et l'Angleterre, vraisemblablement à Deauville et les gagnants seront qualifiés pour jouer contre l'Australie, détentrice de la Coupe.

L'équipe anglaise victorieuse se trouvait composée de Kingscote, qui n'a été battu qu'en finale dans le championnat de Wimbledon, de Mavrogordato, vainqueur de A. H. Lowe et de Kingscote-Barret en double. Les Sud-Africains, de leur côté, avaient mis en ligne, Raymond, finaliste à Queens'Club, et Dodd. Aïtken-Dodd, composaient l'équipe de double. Kingscote a gagné ses deux simples, battant successivement Raymond 1-6, 6-1, 6-4, 6-0 et Dodd 6-4, 6-3, 6-4.

Mavrogordato a battu Raymond en 5 sets, mais a succombé devant Dodd, également en 5 sets. Quant à l'équipe de double, Kingscote-Barret, elle a éliminé l'équipe Sud-africaine Dodd-Aïtken en 3 sets très disputés 7-5, 9-7, 7-5. L'Angleterre est donc vainqueur, par quatre matches à 1 pour le Sud-Afrique.

L'autre éliminatoire s'est jouée presque en même temps à Bruxelles entre l'équipe française composée de Decugis et Laurentz et les Belges de Barman-Lammens. Le premier jour s'est terminé par deux victoires françaises. Decugis battant de Barman 6-2, 6-3, 6-4 et Laurentz battant Lammens par 5-7, 6-3, 6-4 6-2. Le deuxième jour, l'équipe de double française, Decugis-Laurentz a été victorieuse des Belges par 6-3, 7-5, 6-2.

Le troisième jour restaient deux simples à jouer ; mais la France, ayant déjà la majorité des victoires, ils furent supprimés par consentement mutuel. Trois matches exhibitions ont été joués entre Français et Belges, le premier a vu la victoire de Mlle Liebrecht-Laurentz sur Mme de Barman-Decugis par 6-4, 6-1, le deuxième, de Decugis-Laurentz sur de Barman-Lammens par 8-6, 6-3 et le troisième de Lammens-Laurentz sur de Barman-Decugis par 6-0, 3-6, 8-6.

La composition des équipes françaises et anglaises qui doivent se rencontrer vers la fin du mois, n'est pas encore décidée, mais il est vraisemblable, que l'équipe anglaise, sera la même que celle qui a battu le Sud-Afrique, et que Gobert, Laurentz, Decugis se présenteront pour la France. — W. LAURENTZ.

Informations.

MELLE Lenglen, Mme Billaut, Gobert, Laurentz et Decugis, joueront très probablement les tournois d'Houlgate et de Deauville. Mme Billaut jouera les mixtes avec Laurentz et Gobert-Laurentz, formeront équipe dans les doubles ; quant à Decugis, il est possible qu'il joue avec Albarran en double et en mixte avec Unin Ruyan, qui doit faire le déplacement de Deauville.

L'ÉQUIPE Anglaise qui doit jouer contre la France, la finale de la coupe Davis, finale qui se joue à Deauville fin août, se composera probablement de Kingscote, Mavrogordato, Proper-Barret et Dixon : quant à l'équipe française, la commission centrale, aura à choisir entre Gobert, Laurentz, Decugis et probablement Samazeuil.

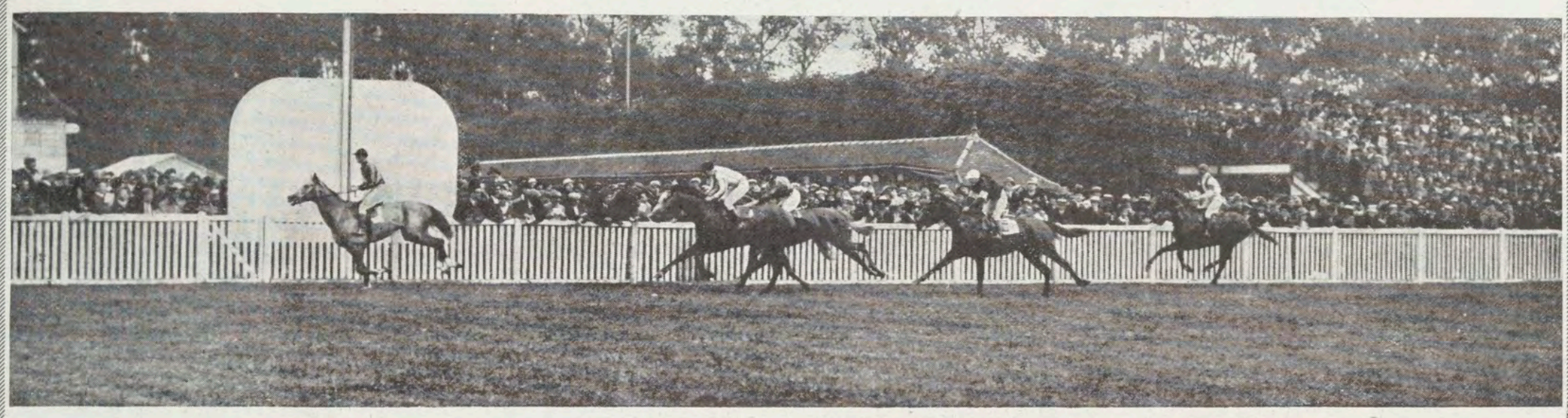
Résultats techniques.

·℣ Wimbledon 2 Juillet. — Mlle Lenglen bat miss Ryan 6.4, 7.5.
·℣ 3 Juillet. — Mlle Lenglen bat Mrs Sattervaite 6.1, 6.1.
·℣ 4 Juillet. — Miss Ryan et Lycett battent Mlle Lenglen et Laurentz 2.6, 6.4, 6.2,
·℣ 5 Juillet Mlle Lenglen bat Mrs Chambers 10.8, 6.4, 8.7.

LES GRANDES EPREUVES HIPPIQUES DE JUILLET

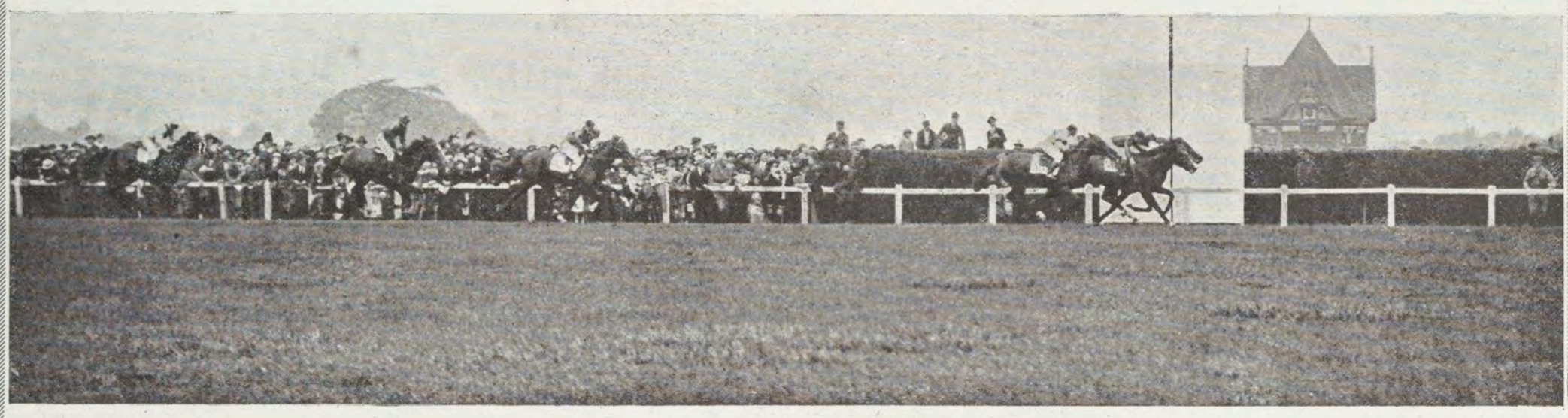
DRAGON DU ROI ACCORDÉON — MINARETO DANSEUR DU ROI

L'ARRIVÉE DU PRIX CHIMÈRE (2.800 m., 10.000 fr.) AUTEUIL, 2 Juillet. — Niémen, qui tomba, et Minareto étaient favoris. Et la victoire revint à Danseur du Roi, à M. F. Grumetz (Thibault) qui avait été battu par Minareto quelques jours auparavant. Danseur du Roi gagna facilement de 3/4 de longueur.



COCHER — COQ GAULOIS IL ARRIVE

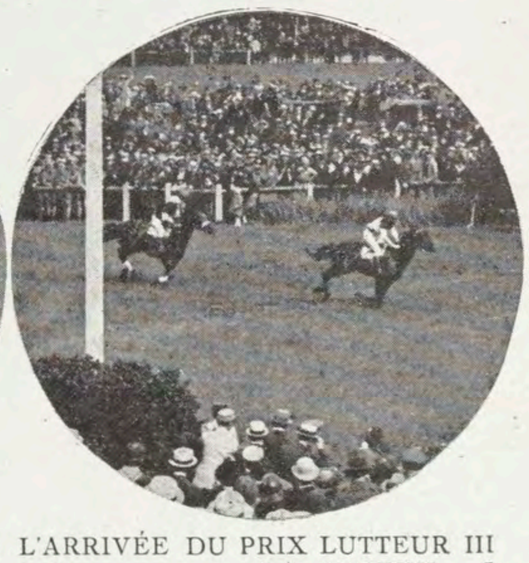
L'ARRIVÉE DU PRIX DE L'INDÉPENDENCE-DAY (2.900 m., 10.000 fr.) MAISONS-LAFFITTE, 3 Juillet. — Cocher, à M. E. Morgon, prenait le commandement en face et ne le quittait plus, malgré les assauts de ses adversaires. Il arrivait au poteau d'arrivée avec deux longueurs devant Coq Gaulois.



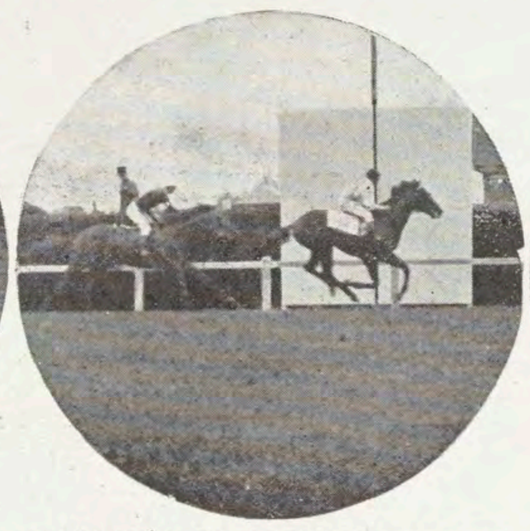
MASTER-GOOD QUENOUILLE MIHRAN VERDIER — MONT SAINT-ÉLOI CARACO RADAMÈS

L'ARRIVÉE DU PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (2.500 m., 40.000 fr.) SAINT-CLOUD, 6 Juillet. — Mihran prenait la tête dès le début et restait parmi les leaders. Radamès à M. Jean Lieux (E. Allemand) survenait à la corde et luttait avec Caraco et Mont Saint-Eloi. Il l'emportait d'une tête.

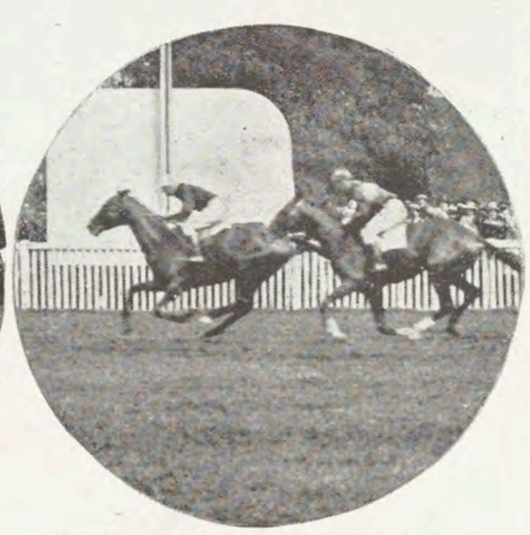
L'ARRIVÉE DU PRIX AGUADO (2.800 m., 12.000 fr.) AUTEUIL, 13 Juillet. — Danseur du Roi, à M. F. Grumetz (Thibault), battait Dinte Veneis.



L'ARRIVÉE DU PRIX LUTTEUR III (4.500 m., 10.000 fr.) AUTEUIL, 13 Juillet. — Boubouroche, à M. Fouret, (Thibault), gagnait devant Saphir VI.



L'ARRIVÉE DU PRIX DE VERDUN (1.600 m., 20.000 fr.) SAINT-CLOUD, 14 Juillet. — Saint-Souplet, à M. Jean Stern (Sharpe), triomphait devant Vélizy.



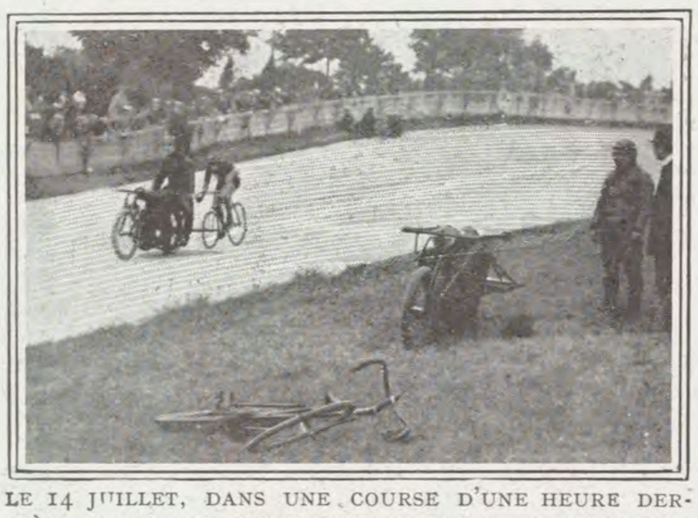
L'ARRIVÉE DU PRIX EUGÈNE-ADAM (2 000 m., 20.000 fr.) MAISONS LAFFITTE, 20 Juillet, — Césaire, à M. Jean Prat (Korb), triomphait de Verdier.

AVIRON

UN FAIT MÉMORABLE

On sait que si le quatre militaire français n'a pas pris part à l'épreuve de la Leander Cup, à Henley, et si le quatre anglais vainqueur de ce trophée ne s'est pas présenté dans la course correspondante des régates de Saint-Cloud-Suresnes, la raison principale en est la différence d'armement des embarcations à quatre rameurs, en France et en Angleterre : l'absence du barreur, de l'autre côté de la Manche, le barreur obligatoire de ce côté du détroit.

Or, sait-on, ou se souvient-on, car le fait mémorable est ancien de plus d'un demi-siècle, que le quatre sans barreur a été introduit en Europe par les Canadiens et qu'il a paru en course, pour la première fois sur le continent, il y a cinquante-deux ans, non sur la Tamise, à Londres, mais sur la Seine, sur ce même bassin de Saint-Cloud-Suresnes où viennent d'être disputées les régates Pershing. L'Angleterre n'a adopté le quatre sans barreur qu'en 1873, six années après la victoire facile, dans une lutte inégale, d'une telle embarcation allégée du poids d'un équipier, opposée à des embarcations avec barreur, dans la seconde journée des régates de l'Exposition de 1867.



LE 14 JUILLET, DANS UNE COURSE D'UNE HEURE DERRIÈRE GROSSES MOTOCYCLETTES, LE BELGE LINART COUVRE 72 KIL. 250 DEVANT SÉRÈS, SUTTER ET COLOMBATTO.

Parmi les neuf inscriptions de la première course, laquelle comportait un parcours de 4.900 mètres et était dotée d'un prix de 2.000 francs, se trouvait celle d'une équipe canadienne appartenant au Western Boat Club de Saint-Johns (New-Brunswick). Lorsqu'elle se présenta aux organisateurs, on s'aperçut que son embarcation était sans barreur, ainsi qu'il était d'usage en Amérique. Le bateau n'était pas conforme au règlement ; mais il semblait pénible de refuser la mise en ligne d'une équipe venue de si loin. Puis, on ne se rendait pas compte, tout d'abord, de ce que l'absence d'un homme au gouvernail pouvait donner de supériorité aux Canadiens. Le Comité finit par admettre la participation des rameurs de Saint-Johns et à la faire accepter, non sans quelques protestations par les autres concurrents.

Après deux faux départs, au Pont de Saint-Cloud, un duel acharné s'engagea entre le quatre canadien, sans barreur, et le quatre avec barreur, de la Société des Régates parisiennes, « Persévérance ». Mais le quatre parisien qui, entre parenthèses, était monté par quatre Anglais et le Français Frébault, ne pouvait éviter la défaite, surtout sur un parcours de près de 5 kilomètres !

Cette victoire des Canadiens produisit une grosse émotion laquelle se compliqua bientôt de vifs regrets lorsqu'on apprit que, malgré les attestations officielles d'amateurisme dont ils étaient nantis, les rameurs du New-Brunswick n'étaient ni plus ni moins que des watermen, c'est-à-dire des marins, des professionnels.

Néanmoins, le quatre sans barreur ne traversa pas la Manche immédiatement. Ce n'est qu'en 1872, qu'une équipe de New-York ayant envoyé un défi en Angleterre pour un match sans barreur à disputer entre Putney et Mortlake, le London Rowing Club fit construire une embarcation de ce type et réussit à battre ses adversaires américains. L'année suivante, Henley adoptait le quatre sans barreur pour le Steward's Cup. L'exemple de Henley allait être rapidement suivi.

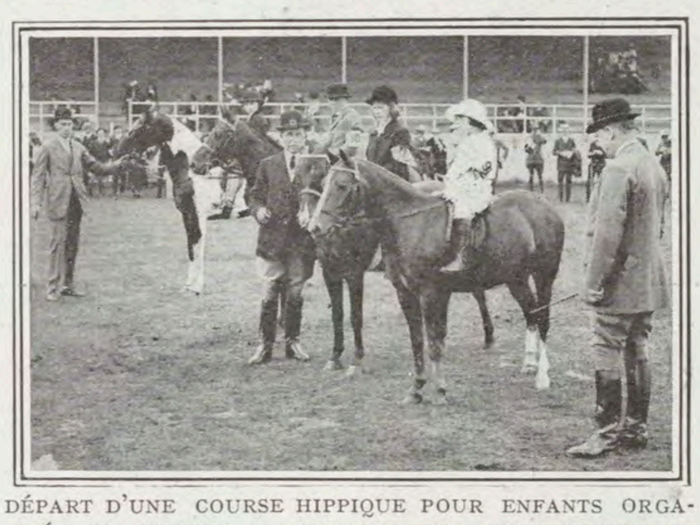
N'empêche que Saint-Cloud avait devancé Henley. — E. Toulot.

Résultats techniques.

3 Juillet Henley. — Course à 8 rameurs. 1er Etats-Unis 2e France à une longueur et demie.

5 Juillet. — L'Australie bat Oxford.

LE BASE BALL, SPORT QUI DEMANDE DE LA FORCE ET DE L'AGILITÉ, EST NÉANMOINS PRATIQUÉ PAR CERTAINES FEMMES COMME LE MONTRE CETTE PHOTOGRAPHIE.



DÉPART D'UNE COURSE HIPPIQUE POUR ENFANTS ORGANISÉE EN JUILLET A RICHMOND, EN ANGLETERRE. CE FUT, CELA VA SANS DIRE, UNE COURSE SANS OBSTACLES.

LINART GAGNA PAR PLUS DE 2 KILOMÈTRES, DEVANT SÉRÈS QUI TINT POURTANT LA TÊTE JUSQU'AUX 50 KILOMÈTRES, QU'IL COUVRIT EN 41 MINUTES 5 S. 1/5.

LE COLONEL NODET ET LE MAITRE D'ARMES DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE, AUCHETTI.

LINART, VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE LA PAIX DEVANT SÉRÈS ET COLOMBATTO.

CULTURE PHYSIQUE

POUR LES DÉMOBILISÉS

L'éducation physique est chose assez neuve, pour que certains problèmes qu'elle soulève n'aient point eu le temps matériel, de recevoir une solution.

Il en est pour lesquels l'urgence se pose : celui que nous allons examiner aujourd'hui intéresse de façon immédiate les professionnels de l'éducation physique, car il est toute une classe de la société, pour lesquels la « leçon » est un moyen d'existence, et que nous devons défendre par cela même, qu'ils contribuent à la propagation de l'idée. Or, les moniteurs, les professeurs n'ont point précisément lieu de se montrer satisfaits.

L'un d'eux attire très justement notre attention, sur un fait personnel, qui, évidemment, est d'ordre très général, car il doit se reproduire à l'infini.

La guerre a imposé la création, plus ou moins heureuse, de moniteurs militaires. Plus ou moins heureuse, parce que le recrutement en fut fait à la diable.

Tous ceux qui ont approché les services militaires de L. E. P. se sont rendu compte, que la grande majorité des instructeurs, n'avait aucune qualité, pour exercer ces fonctions. L'utilisation des compétences est un phénomène trop connu, pour qu'il soit nécessaire d'insister.

Aussi bien n'est-ce pas sur ces événements passés qu'il faut aujourd'hui récriminer, mais sur la situation actuelle.

Démobilisés, un certain nombre de professeurs, munis de leurs diplômes et désireux de participer à la reprise de leurs affaires, reprennent courageusement le collier.

Or, ils se trouvent en présence d'une concurrence, dont on peut dire qu'elle est déloyale; puisqu'il est impossible de la combattre à armes égales. En effet cependant que les professionnels, les vrais, étaient occupés dans les tranchées ou autres lieux, les professeurs occasionnels, ont purement et simplement pris leur place.

Des moniteurs militaires ont encore aujourd'hui mission d'enseigner dans les écoles, collèges, etc. Je ne parle pas du cachet en ville — rigoureusement proscrit — mais qui alimente l'ordinaire.

Entendons-nous. Je n'aurais garde de rendre responsables les mobilisés de cette « débrouillardise » que le temps qui court justifie. Mais le civil ne peut, lui, compter sur la débrouillardise.

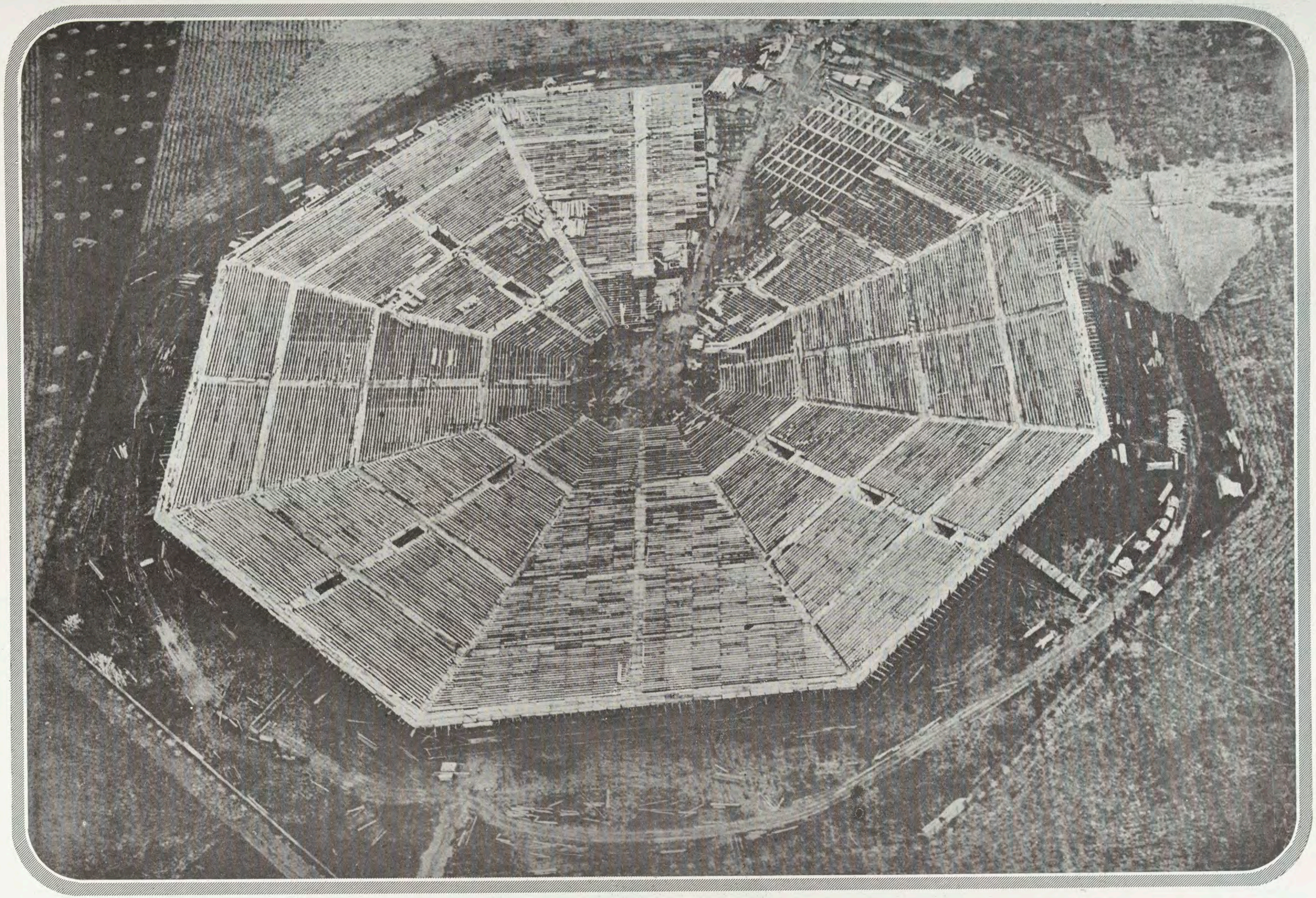
Une fois de plus constatons, en le regrettant, que l'éducation physique tiraillée par les pouvoirs civils et militaires, gagnerait un peu à être véritablement organisée. — Dr Bellin du Coteau.

LES FEMMES ET LE SPORT

Les démonstrations d'éducation physique féminine, présentées lors des championnats féminins, au Club Athlétique de la Société Générale, étaient « ondoyantes et diverses ». Le méthodisme se multiplie à l'infini. A tel point qu'un apôtre — osons le dire — n'y reconnaîtrait pas ses petits. La dominante s'efforce d'être esthétique et c'est la vérité ; en matière de « sexe faible », quelques exceptionnellement douées méritent le titre de championnes. Elles demeureront la très rare exception. Aussi tout en conservant au sport sa place dans les productions, est-il nécessaire, de ne point se laisser envahir par lui.

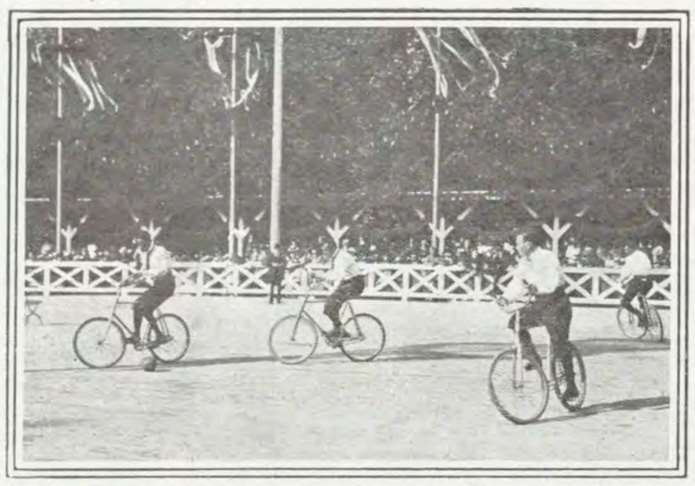
LES COLONIES DE VACANCES

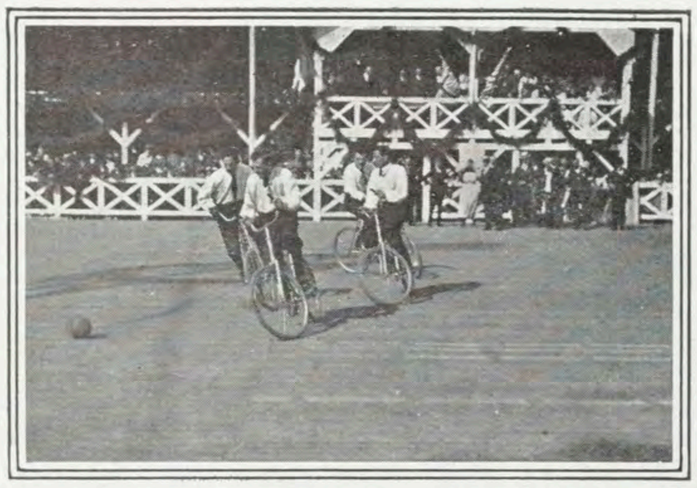
Notre confrère Ernest Weber organise, avec le concours d'un journal du soir, un voyage à la campagne au profit des enfants parisiens lesquels, par trop souvent, appellent la comparaison avec l'endive élevée en cave. Cette évasion vers la liberté, l'oxygène, le soleil, va faire baisser le prix de l'huile de foie de morue.



L'ARÈNE DE TOLEDO

Cette immense toile d'araignée n'est autre que l'arène de Toledo (Ohio) où se déroula, le 4 juillet, le match Jack Dempsey-Jess Willard, pour le Championnat du Monde de boxe, catégorie poids lourds. 70.000 places avaient été prévues, et un avion tint, avant le combat, à prendre un cliché de cette immensité éphémère. Ce document nous prouve que, si nous voulions nous en donner la peine, nous pourrions, au Stade Pershing, organiser le match Jack Dempsey-Georges Carpentier.





VOILA UN NOUVEAU SPORT QUE NOUS N'ÉTIONS HABITUÉS A VOIR PRATIQUER QUE DANS LES MUSICS-HALLS. LA SOCIÉTÉ VÉLOCIPÉDIQUE DE STRASBOURG VIENT DE VULGARISER LE POLO A BICYCLETTE ET ORGANISE CHAQUE DIMANCHE, EN PLEIN AIR, DES MATCHES TRÈS SUIVIS, COMME LE MONTRENT NOS PHOTOGRAPHIES. CE SPORT SE JOUE ABSOLUMENT COMME LE POLO HIPPIQUE DONT IL EMPRUNTE TOUTES LES RÈGLES. MALHEUREUSEMENT LES STRASBOURGEOIS SONT CONTRAINTS, N'AYANT PAS D'ADVERSAIRES, DE JOUER ENTRE EUX.

ÉQUITATION

EN DÉPIT DES PRÉVISIONS, LE POLO A PU RENAITRE GRACE A SON MANAGER ET AU CONCOURS AMÉRICAIN

Contrairement aux prévisions les plus optimistes qui assignaient un certain délai tout au moins, à la renaissance des sports de luxe, le polo a pu reprendre. En ce moment même, il connaît à Deauville une saison particulièrement brillante, grâce à l'entrain des jeunes joueurs, et à l'activité du Cte J. Pastré qui s'est improvisé un remarquable manager. Il est arrivé à décider ses anciens camarades à reprendre leurs sticks, malgré les difficultés de l'heure et il a utilisé au mieux l'élément militaire américain. Celui-ci, plein d'allant est surtout représenté par le général Henry T. Allen, le colonel Richard Strong, les colonels Chamberlain, Quekerneyer, Hennessy, le major Anderson, le capitaine Allen.

Ces joueurs sont venus, dès le début, à Bagatelle, avec leur cavalerie. En outre, vers le milieu de la saison, ils ont fait envoyer du Mans tout un lot de chevaux qui ont constitué une réserve d'autant plus précieuse qu'elle a été mise à la disposition des joueurs à court de poneys dont le recrutement est devenu particulièrement difficile par suite des réquisitions. Car il ne faut pas oublier que pendant la guerre, ces poneys nerveux, adroits, énergiques, vigoureux, ont rendu de grands services malgré leur petite taille.

Les joueurs français ont utilisé d'abord des montures de fortune dont certaines se sont révélées excellentes, tel cet arabe que le Cte Pastré a trouvé un matin au Bois, attelé sur un tonneau. Puis les joueurs se sont partagés une vingtaine de poneys de classe, ramenés d'Angleterre.

Les parties se sont d'abord disputées entre six joueurs avec périodes réduites en nombre et en durée. Mais, bientôt, on est revenu aux règles normales. De véritables matches ont été disputés, dans le cours de juillet au Bois de Boulogne.

Actuellement, le polo s'est transporté à Deauville qui possède deux terrains de jeu. Le major Barrett en est le manager et la saison durera jusqu'au 31 août.

Il est probable, d'autre part, que le Polo fonctionnera de nouveau à Cannes, l'hiver prochain. Si l'on parvient à y intéresser l'élément militaire, ce qui semble conforme aux dispositions des cadres de Saumur, on peut prédire au Polo français un avenir brillant, digne de ses destinées en Angleterre et aux Etats-Unis. — E.-G. Sée.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE DEAUVILLE

Aout. 2. 3. 4. Prix Guillaume le Conquérant ; 5, 6, Championnat continental ; 7, 9, 11, Coupe Gramont ; 8, Handicap Tournament ; 12, 14, 18, Coupe internationale ; 13, Prix de Bagatelle ; 16, Prix du Casino ; 17, 20, Prix de Meautry ; 19, Championnat continental ; 21, Prix du Casino ; 23, 24, Coupe Bache ; 26, 27, 28, Prix de Clôture ; 29, 30, 31, Handicap Tournament.

SPORTS FÉMININS

SOYONS SPORTIVES

Je reçois de nombreuses lettres de lectrices me demandant des renseignements sur la façon dont elles peuvent pratiquer les sports. Ce courrier volumineux me prouve que l'idée est bien entrée dans les cervelles et que la Française s'est enfin rendu compte que la base de la santé est l'exercice physique.

Mais il y a encore des rétrogrades qui protestent et s'insurgent. Certaines accepteront à la rigueur d'aller dans une salle pour travailler, mais refuseront de participer aux épreuves. « Pour qui me prendrait-on », se disent-elles. D'autres ne demanderaient pas mieux que de faire du sport, mais elles trouvent que leur plastique n'est peut-être pas très présentable. Celles-ci sont rares, je dois l'avouer, la femme ayant généralement pour ses charmes des faiblesses que le cœur, sinon la raison, excuse. Les spectacles de la mer, au moment du bain, nous l'ont maintes fois prouvé.

Je tiens à répondre à ces deux catégories de correspondantes qui voudraient bien faire du sport, mais ne l'osent pas. Aux premières j'avouerai que les championnes qui prennent part aux compétitions sont de charmantes jeunes filles, pour la plupart des intellectuelles et que le niveau social dans les clubs féminins est d'ordinaire beaucoup plus élevé que dans les clubs masculins. Que ceux-ci m'excusent, car je n'ai nullement l'intention de leur être désagréable ! Leurs sociétaires me comprendront et saisiront sans peine l'intérêt qu'il y a à montrer aux femmes qu'elles n'ont pas à craindre de fréquentations fâcheuses dans les groupements sportifs. Je pourrais citer parmi celles qui se distinguèrent aux derniers championnats, une licenciée es-lettres et une diplômée des hautes études commerciales. Leurs études ne les empêchent pas de pratiquer avec ferveur l'éducation physique.

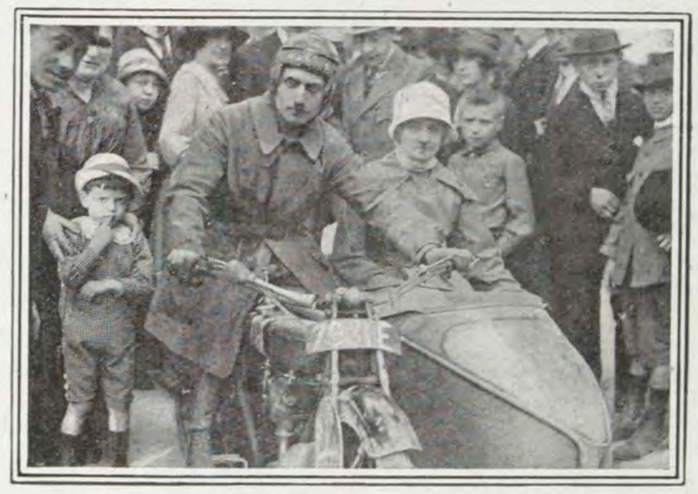
A celles qui ont peur de se montrer — pardonnez-moi ma brutalité puisque je ne fais pas de personnalités — je me contenterai de déclarer qu'elles tournent dans un cercle vicieux : le sport peut, en effet, les façonner, les améliorer, les ... réparer. Elles n'ont pas à craindre les lazzis de celles qui les verront travailler. La femme sportive est bienveillante. Elle comprend le rôle qu'elle est appelée à jouer et elle ne se permettrait pas de se moquer d'une camarade vis-à-vis de laquelle la nature n'a pas eu tous les ménagements désirables. Au contraire, elle serait trop heureuse de l'aider de ses conseils et de lui procurer le moyen de se... modifier.

Donc, pas d'hésitation : que toutes les fillettes et que toutes les femmes se rendent compte que le sport est le sauveur et qu'il doit faire partie de l'éducation et de la vie.

Un mot pour finir : on entend souvent dire que la danse est un exercice très sain. N'en croyez rien : c'est un bruit que lancent les tenanciers de thés-tango, mais il n'est basé sur rien ni physiquement, ni... moralement. — Jeanne May.

BIBLIOGRAPHIE

Nous rendrons compte ici des livres adressés à la VIE AU GRAND AIR en double exemplaire.



LE 6 JUILLET, LE MOTOCYCLE-CLUB DE FRANCE ORGANISAIT UNE ÉPREUVE ENTRE PARIS ET REIMS ET RETOUR, SOIT 310 KIL. 30 CONCURRENTS DANS LES CATÉGORIES SIDE-CARS ET MOTOCYCLETTES PRIRENT LE DÉPART, 20 TERMINÈRENT LE PARCOURS. SUR NOTRE CLICHÉ DE GAUCHE, FAVART, A GAUCHE, CLASSÉ 2e DANS LA CATÉGORIE MOTOCYCLETTES. SUR NOTRE CLICHÉ DE DROITE, COLOMBEL, GAGNANT. AU CENTRE, PÉAN, GAGNANT DE LA CATÉGORIE SIDE-CARS, A DROITE, LACOUR, CLASSÉ SECOND DANS LA MÊME CATÉGORIE

CYCLISME

SUR LES VÉLODROMES

J'AI suffisamment rendu hommage à la renaissance du cyclisme routier depuis la guerre pour oser demander la permission de parler du cyclisme de piste. Il y a quelques années, une des meilleures compétences du cyclisme en général, feu Ernest Mousset, avait émis la prétention que le meilleur sur un kilomètre était également le meilleur sur 500 kilomètres s'il voulait, ou daignait s'entraîner judicieusement sur la distance de la course qu'il avait à fournir. J'ai eu parfois l'honneur de discuter avec le doyen de la presse cycliste, à ce sujet, et, s'il n'a pas réussi à me rallier complètement à sa thèse, j'ai la satisfaction personnelle d'avoir quelque peu ébranlé sa conviction en citant des exemples et en exposant des comparaisons auxquelles il n'avait, en somme, à opposer que la victoire de Cottereau sur Stéphane dans le Bordeaux-Paris de 1893. Et devant mes arguments, le vieux et cher Mousset se trouvait démonté, ce qui n'était pas facile à réaliser. Il m'avait suffi de montrer le palmarès des championnats de 1 et de 100 kilomètres en constatant avec quelque ironie, je le confesse, qu'on ne trouvait jamais le même nom dans les deux épreuves. Et je me permis de conclure en disant que la thèse défendue par mon contradicteur était théorique, tandis que la mienne était pratique.

Au lendemain de la disparition des grands routiers, dont le souvenir a été évoqué avec tristesse lors des récents événements cyclistes, il faut rendre un hommage ému à ces célébrités de la pédale, les lévriers, qui, les premiers, ont inculqué au public l'esprit sportif.

Tout en maintenant ces espérances qui, fatalement, doivent se réaliser dans un délai qui nous semble déjà trop long, il faut envisager aussi la question des organisations sur les vélodromes. Il semble que, sacrifiant le sport au spectacle, les directeurs sportifs des vélodromes s'ingénient à trouver des combinaisons nouvelles plutôt pour amuser le public que pour faire son éducation sportive. Nous avions déjà les exhibitions derrière motocyclettes, grosses ou petites, les présentations lamentables de vélo-torpille en attendant une manifestation de vélo-obus ou de vélo-tank. Il a fallu que dans l'intérêt du spectacle, et peut-être pour favoriser les paris clandestins, que l'on en vînt aux antisportives combinaisons des courses par addition de points, à chaque tour de piste ; à chaque kilomètre ; aux transformations des courses à l'américaine, des courses de primes et autres spécialités considérées jadis comme des épreuves d'un classicisme reconnu.

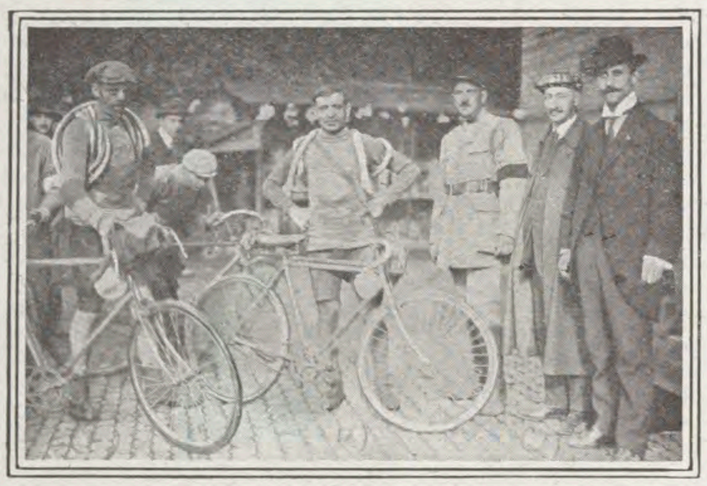
Cela s'est fait au détriment de la saine compréhension des courses sportives en enlevant aux coureurs les avantages d'une spécialité et en mélangeant arbitrairement et audacieusement des aptitudes qui n'ont aucune raison de se mesurer ensemble. Aux sprinters, on a demandé des épreuves d'une heure et de 100 kilomètres alors que leur effort normal ne dépasse pas 4 à 500 mètres, et aux routiers habitués à une abondance de kilomètres, on proposait des sprints consécutifs (62, dans la dernière exhibition du genre). C'est excessif et, je le répète, loin du but que le cyclisme doit atteindre.

Indépendamment de ces questions théoriques, nous nous trouvons encore devant des fautes d'organisation qui ont parfois faussé les résultats.

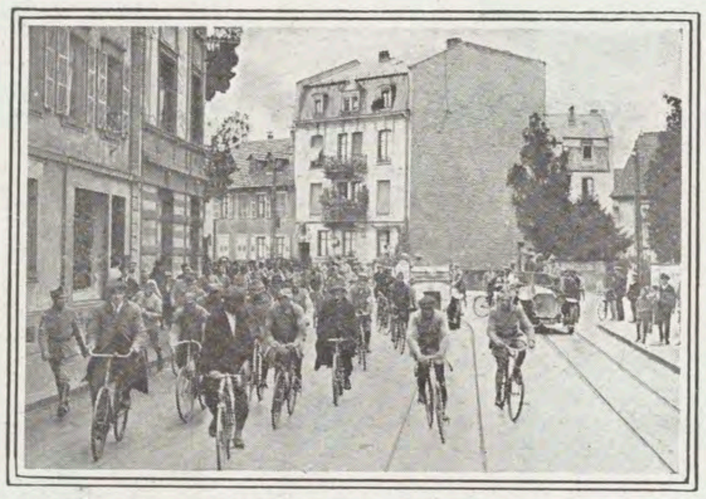
Il y a entre autres la question des faux départs annoncés tardivement parce que le pistolet ratait — et cela arrive souvent — ne donnant donc aucune indication utile aux coureurs de tête alors que ceux qui sont derrière eux étaient en difficulté à un moment prévu, généralement par une entente entre coureurs (!). J'ai préconisé ailleurs l'installation d'un téléphone de campagne — relativement peu coûteux — pour avertir à temps les concurrents pris au dépourvu et leur éviter un effort inutile... Ma suggestion est restée lettre morte. Elle eut eu une utilité plus grande encore dans les courses par élimination, dans les courses de primes avec élimination progressive, etc. Tout cela était résolu par ce simple dispositif. Et il est à regretter que pour une dépense minime on puisse exposer encore les coureurs et le public à des malentendus si facilement évitables.

Il s'agit, en résumé, de savoir si le cyclisme doit devenir définitivement un spectacle ou si on veut lui maintenir l'auréole de sport qu'il a éclairé de brillante façon. — J. C. SELS.

LE 5 JUILLET, LE CIRCUIT DE PARIS S'EST DISPUTÉ SUR UN PARCOURS DE 200 KILOMÈTRES, LA VICTOIRE EST REVENUE A BELLENGER, DEVANT GODARD, A UNE LONGUEUR.



PHOTOGRAPHIE PRISE PAR NOTRE CORRESPONDANT A STRASBOURG, LE 21 JUILLET, APRÈS L'ARRIVÉE DU TOUR DE FRANCE. A GAUCHE, SCIEUR; AU CENTRE, CHRISTOPHE.



ARRIVÉE A STRASBOURG, LE 21 JUILLET, DE LA 12e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE, ÉTAPE GAGNÉE PAR L'ITALIEN LUCOTTI. LES COUREURS SONT ACCOMPAGNÉS PAR DES AMATEURS.

NEMPON QUI PRIT LE DÉPART DU TOUR DE FRANCE DANS LA CATÉGORIE B, A ÉTÉ LE SEUL DE CETTE CATÉGORIE A TERMINER EN 252 H. 51 M. 27 S. 4/5, SE CLASSANT 11e.

AUTOMOBILE

L'ARMÉE n'a pas plus réquisitionné les voiturettes qu'elle n'a réquisitionné les poneys.. Pour qu'un châssis d'automobile soit réputé digne de transporter un militaire, il faut qu'une douzaine de chevaux, au moins, s'abritent sous son capot. Et ces douze chevaux, commerciaux, en valent bien dix-huit ou vingt, réels... L'armée a même légèrement exagéré dans cette voie et il a fallu arriver jusqu'au milieu de 1917 pour qu'elle soit convaincue de cette vérité : à savoir que pour un service courant dans Paris et sa banlieue immédiate et pour le transport d'une seule personne, point n'est besoin de recourir à un torpedo de 50 chevaux, muni d'une carrosserie à six places. Il n'a rien moins fallu qu'une grave crise sur l'essence et plusieurs interpellations à la Chambre pour que les Services de la guerre apprissent que les petits taxis deux cylindres Renault accomplissaient le travail demandé avec une consommation très réduite en pneus, huile et carburant.

Nous pouvons donc dire que, depuis 1914, il n'y a guère que les simples particuliers, c'est-à-dire les gens qui, généralement, savent compter, pour s'être servis de voiturettes. Si vous n'oubliez pas que beaucoup d'entre eux, mobilisés, ont été tenus éloignés de leur volant et que les autres ont été empêchés de rouler par les diverses restrictions qui se sont abattues sur le monde des automobilistes, vous n'aurez aucune peine à être convaincus que la voiturette n'a pas connu d'heureux jours depuis tantôt cinq ans.

Or, nous aurions tort de nous dissimuler que cet état de choses est assez fâcheux. Le temps perdu ne se rattrappe jamais. Et un temps précieux a été perdu parce que l'automobile, qu'elle soit grande ou petite, ne se perfectionne qu'en roulant. Nous voici donc, pour repartir, à la tête de cet appoint négatif qu'est un manque continu d'expériences routières pendant une longue série de mois. Je ne crois rien exagérer en affirmant que, si la guerre n'était survenue, la toute petite voiture, peu coûteuse d'achat et d'entretien, serait aujourd'hui un instrument parfaitement au point. Nos spécialistes de l'automobile à bon marché, qui ont devant eux un immense débouché, vont être contraints de se remettre rapidement et sérieusement à la besogne. Le plus gros de l'effort de conception a été accompli avant la guerre. L'expérience de cette dernière, le temps que nous avons eu pour nous imprégner d'idées nouvelles, le développement qu'a pris notre outillage national, tout cela va nous aider à accroître rapidement les possibilités de notre fabrication. Il ne faut donc point désespérer que d'ici à deux ans l'établissement des voiturettes, pour lequel nous n'avons jamais eu à l'étranger de concurrents sérieux, ne devienne une grande, une formidable industrie française.— C. LAVILLE.

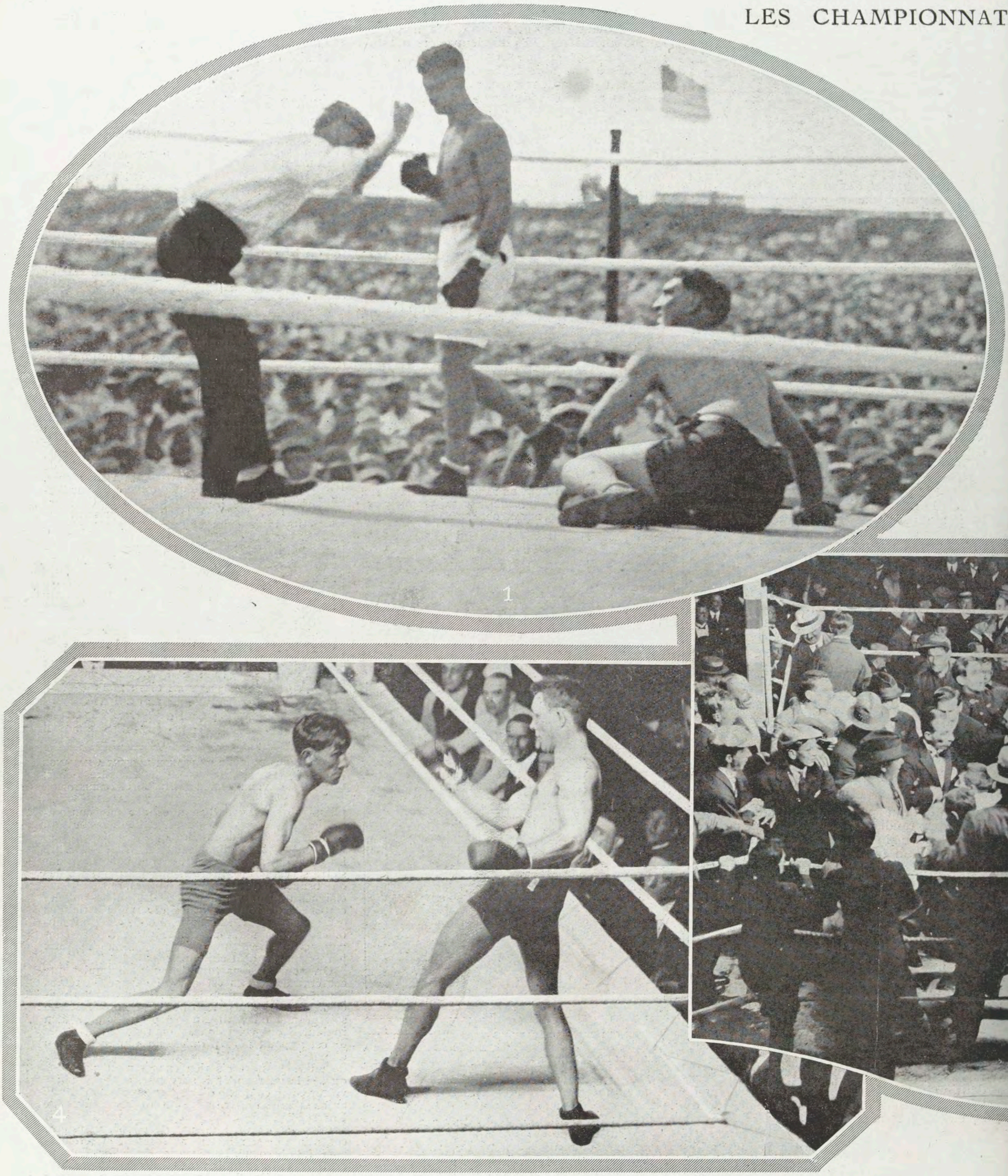
LES COUREURS DU TOUR DE FRANCE PASSENT A HAYANGE DANS L'ÉTAPE STRASBOURG-METZ. EN TÊTE, DUBOC; DERRIÈRE, ALAVOINE, SCIEUR ET L'INFORTUNÉ CHRISTOPHE.

Résultats Techniques.

20 Juillet. — Trouvé gagne la course scrath; Godivier gagne les 100 kilomètres devant Michiels, Berthet, Pélissier, Jusseret et Deruyter.

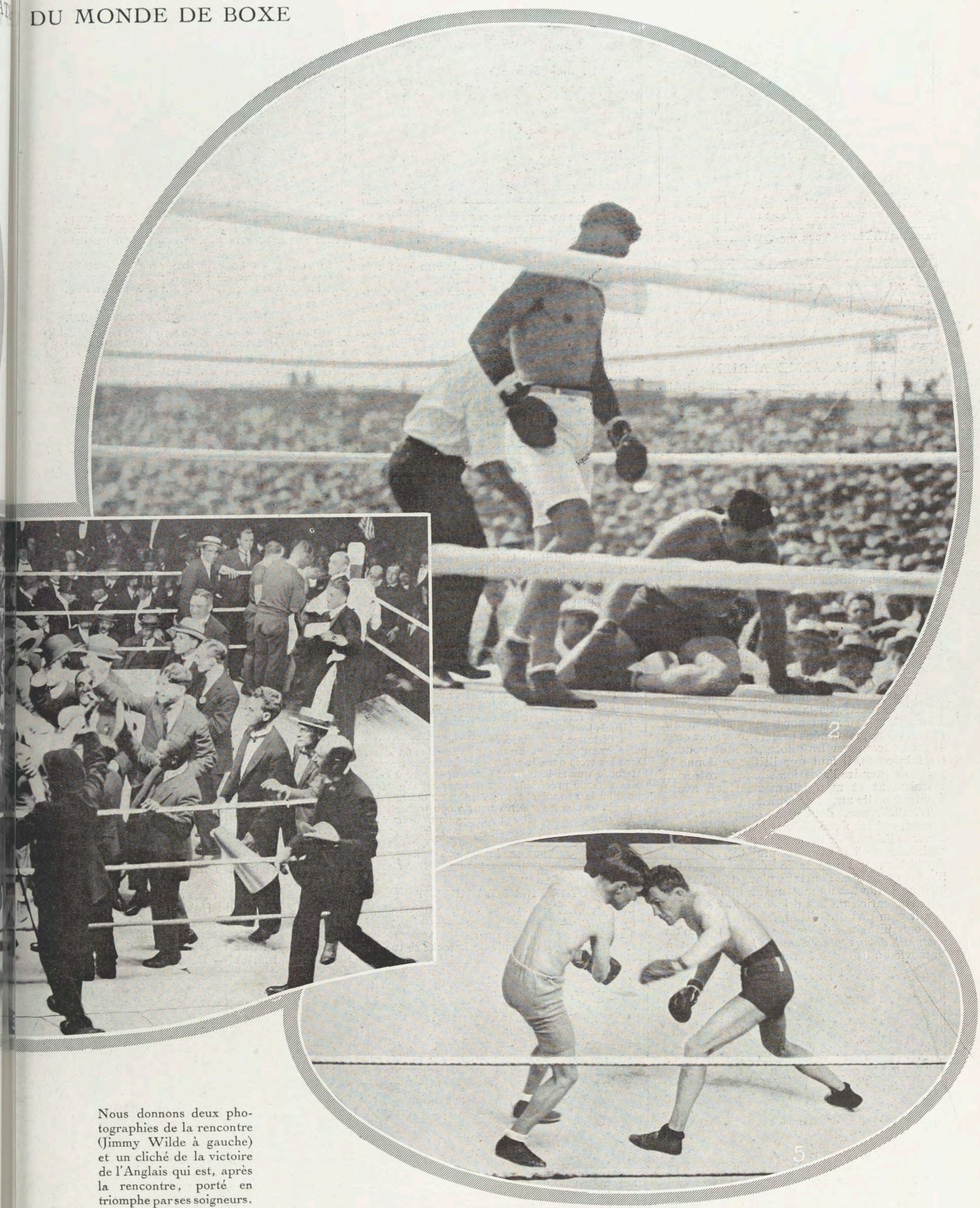
27 Juillet. — P. Didier gagne le Prix des Géants de la route. Neffati gagne le Grand Prix du Tour de France. Reboul gagne Villeneuve-Corbeil-Montgeron. P. Trebis gagne Paris Mantes et retour.

LES CHAMPIONNATS



Deux championnats du monde de boxe se sont disputés au cours du mois de juillet, l'un mettant aux prises, pour le titre des poids lourds, Jess Willard, tenant, et Jack Dempsey, challenger, l'autre opposant l'Anglais Jimmy Wilde à l'Américain Pol Moore (catégorie poids mouches). Jack Dempsey, le 4 juillet, à Toledo (Ohio), eut facilement raison, en une reprise et non pas en trois rounds comme on l'avait annoncé à tort, du champion Jess Willard, après avoir jonglé littéralement avec lui. Nous représentons en 1 et 2, deux knock-down de Willard, tous deux au premier round. Le combat Jimmy Wilde-Pol Moore se déroula, le 17 juillet, à Londres. Lors du trophée du roi, l'Américain avait été déclaré vainqueur aux points en trois reprises. Les opinions avaient été partagées. La revanche se disputait en 20 rounds et permit à Jimmy Wilde, réellement prodigieux, de remporter la victoire aux points malgré un écart de poids important.

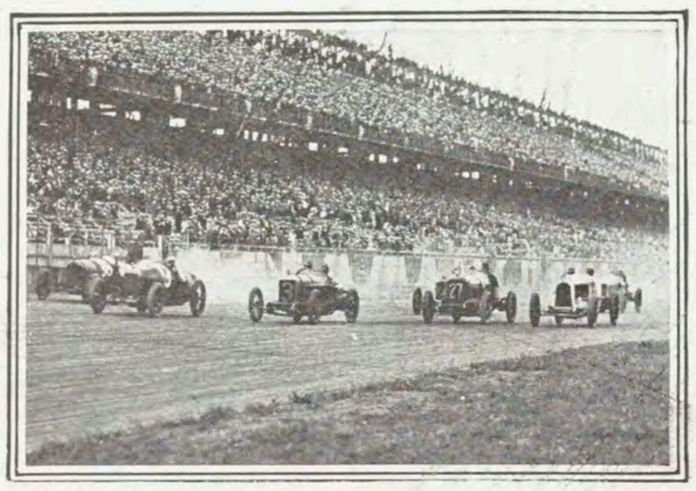
DU MONDE DE BOXE



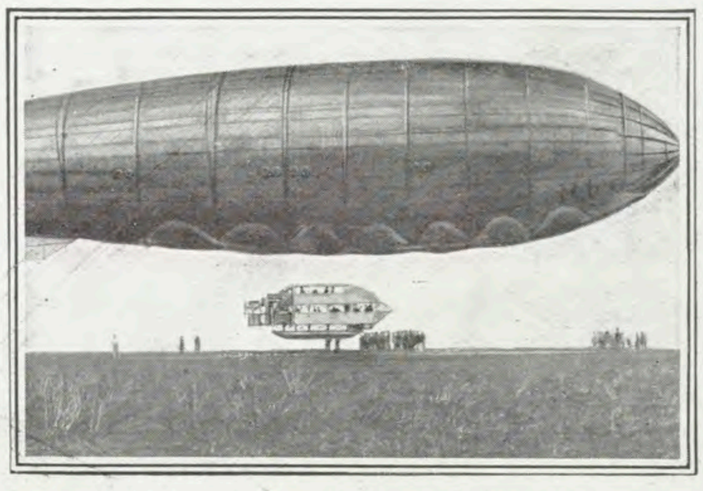
2

5

Nous donnons deux photographies de la rencontre (Jimmy Wilde à gauche) et un cliché de la victoire de l'Anglais qui est, après la rencontre, porté en triomphe par ses soigneurs.



DÉPART D'UNE COURSE DE 20 MILLES DISPUTÉE SUR L'AUTODROME D'INDIANAPOLIS, LE 2 JUILLET, ET GAGNÉE PAR L'IMBATTABLE COUREUR AMÉRICAIN RALPH DE PALMA.



LE DIRIGEABLE DEVIENT DE PLUS EN PLUS UN MOYEN DE TRANSPORT POUR LE TOURISME. CELUI-CI FAIT LE SERVICE DES PASSAGERS ENTRE ROME, TURIN ET MILAN.

L'AMÉRICAIN RALPH DE PALMA, QUI, APRÈS AVOIR BATTU PRESQUE TOUS LES RECORDS DU MONDE, CONTINUE LA SÉRIE DE SES SUCCÈS SUR L'AUTODROME D'INDIANAPOLIS.

AVIATION

LE MARASME AÉRIEN

C'EST avec le plus vif regret que nous enregistrons le marasme dans lequel tombe peu à peu, mais sûrement, notre aviation. Des deuils, des incendies de hangars, des explosions, tels sont les seuls événements qu'il nous soit donné d'enregistrer. De temps en temps, un léger spasme destiné à nous faire prendre patience sur la fin prochaine du plus lourd que l'air, c'est tout : un Marchal traverse la Méditerranée en hydravion. Certains concluent que nous avons merveilleusement travaillé et que la suprématie nous appartient. Ils oublient le raid du N. C. 4, autre hydravion, au-dessus de l'Atlantique ! Il est des gens qui voient grand : ils survolent l'Océan. Nous, nous n'avons pas d'idées aussi sensationnelles : la Méditerranée nous suffit.

Pendant ce temps, les constructeurs ont une belle excuse pour ne plus travailler et les pilotes se lassent. Les chefs ne manquent pourtant pas ; mais tant que l'aviation civile sera aux mains des militaires, nous n'aurons rien à espérer. Routine, gabegie, désordre sont les résultantes du régime actuel. Beaucoup de promesses dans une multitude d'interviews, mais pas la moindre réalisation. Remercions ceux qui nous annoncent monts et merveilles, mais nous préférerions des actes. Il faut encourager les pilotes, il faut pousser les fabricants, il faut que l'Etat se donne la peine de prendre l'aviation sous sa protection moralement et matériellement, sinon avant longtemps elle aura fait faillite.

L'indifférence, dont les dirigeants font preuve, ont empêché le *Petit Journal*, l'*Echo de Paris* et l'*Avenir* de mettre sur pied les courses aériennes qu'ils avaient projetées. Depuis l'armistice, pas une seule séance d'aviation n'a été organisée. Pourtant n'aurait-il pas été logique de donner un meeting au Bourget avec la participation de nos principaux as ? Mieux aurait valu prendre cette initiative que laisser exploser un dépôt de bombes, accident qu'on *redoutait depuis plus d'un an !* Non, c'est à Varsovie où ils ont été envoyés comme volontaires pour continuer à combattre que nos pilotes font admirer leur adresse dans des réunions de propagande, strictement pacifiques. Voilà ce qu'on a fait de notre aviation. Voilà comment les pontifes ont dilapidé le patrimoine que leur avaient laissé les Latham, les Garros, les Pourpe, les Brindejonc, les Gilbert, les Védrines, les Navarre !

M. Deutsch de la Meurthe offre royalement deux millions à l'Aéro-Club de France. La somme servira surtout à l'amélioration des locaux ! Est-ce le marasme aérien ? Non, c'est plutôt l'assassinat de l'aviation ! — J. MORTANE.

LA COUPE DE LA L. A. F.

CE n'est pas parce qu'une coupe vient d'être offerte par la Ligue Aéronautique de France que nous devons croire qu'une amélioration est apportée dans le lugubre état actuel du plus lourd que l'air. Que de coupes seraient nécessaires ! Quelle vaisselle !

La Ligue Aéronautique de France affecte une somme de 30.000 francs à cette épreuve ! Le détenteur définitif de la Coupe recevra un objet d'art d'une valeur de 1.000 francs (on fait bien les choses !) En outre, chacun des détenteurs successifs recevra 7.000 francs avec une réplique du fameux objet d'art de 50 louis ! Vous croyez peut-être que ces sommes... d'encouragement seront attribuées à des performances faciles ? Détrompez-vous ! La Coupe sera disputée pendant deux ans avec détenteur provisoire les 15 octobre 1919, 15 mai 1920, 15 octobre 1920 et 15 mai 1921. Elle reviendra à l'aviateur qui, parti de France, aura effectué le plus long parcours sans escale, l'atterrissage ou l'amerrissage se faisant en territoire français hors d'Europe. S'il gagne, il aura à peine de quoi payer son retour par les moyens de locomotion habituels !

La distance sera majorée de 10 % par chaque passager supplémentaire pesant au moins 65 kilos. Dans les trois dernières périodes, la prime ne sera attribuée que si la distance est supérieure à celle de la période précédente, ce qui permet d'espérer que d'ici le 15 mai 1921, le vainqueur devra faire au moins 4.000 kilomètres pour 7.000 francs.

Ajoutez à cela que l'engagement doit être accompagné d'une somme de 200 francs, *non remboursable*.

Ne croyez-vous pas que les cochers de fiacre ont une existence plus heureuse que les pilotes ?

NOTRE BILAN DE JUILLET

10 *Juillet.* — Navarre se tue à Villacoublay.
17 *Juillet.* — Le lieutenant Roget vole de Paris à Amsterdam avec un passager.
18 *Juillet.* — Raymonde de Laroche se tue au Crotoy.
19 *Juillet.* — Le capitaine Anselme Marcha vole en hydravion de Saint-Raphaël à Bizerte. Parti à 5 heures du matin, il arrive à 3 heures 29.

Résultats techniques.

13 Juillet. — Le dirigeable anglais R.-34 termine sa traversée de l'Atlantique aller et retour d'Ecosse à Long-Island et rentre à Pulham (Norfolk). 108 heures à l'aller, 73 au retour, soit 181 heure pour 12.000 kilomètres.
15 Juillet. — Le dirigeable N. S. 11, incendié par la foudre tombe à la mer avec son équipage de 12 passagers.

TOURISME

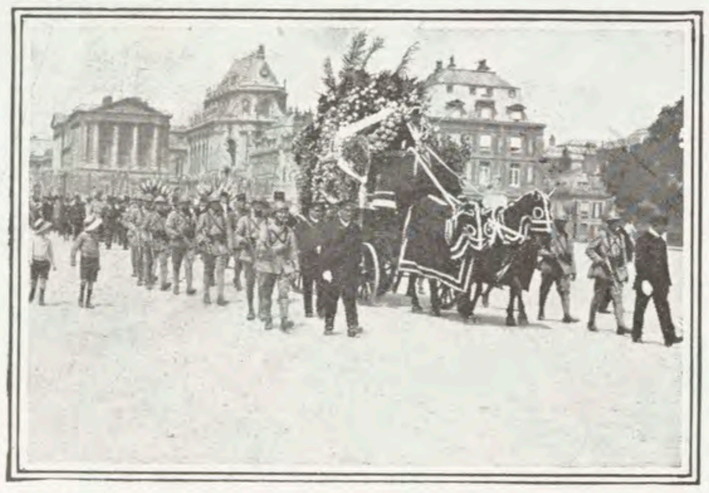
LES TOURISTES AMÉRICAINS VONT ARRIVER

CE fut un gros émoi, le mois dernier, à l'annonce que les Etats-Unis avaient décidé de ne demander de passeports pour la France que dans le cas d'absolue nécessité. C'était la suppression du tourisme et nous signalions, dans notre dernier numéro, l'importance ce cette décision, néfaste pour les intérêts français.

Une dépêche de Washington, datée du 26 juillet, dit qu'une note officielle annonce que les restrictions momentanées apportées dans la délivrance des passeports pour l'Europe vont être immédiatement abolies. Les passeports pourront désormais être délivrés à tous les Américains désireux de se rendre dans les divers pays de l'Europe, exception faite toutefois pour les pays ennemis et la Russie, et à condition que les demandeurs puissent prouver que leur voyage est nécéssité par des raisons urgentes.

Et ceci reviendrait à dire que le tourisme est interdit jusqu'à nouvel ordre si un complément d'explication n'était donné *in fine*. « *Dès le début de novembre*, ajoute la dépêche, *les passeports seront délivrés également à toutes les personnes désireuses de faire en Europe des voyages d'agrément.* »

Que nous voilà donc rassurés. L'époque des autorisations apparaîtra sans doute bien tardive et novembre est le mois des brouillards, de la pluie et souvent du froid. Il n'en demeure pas moins que le commencement de l'exode prévu, alors que toutes villégiatures seront terminées, pourra être repris dans des conditions satisfaisantes. — René BIERRE



OBSÈQUES DE L'AVIATEUR NAVARRE QUI FUT LE PREMIER AS FRANÇAIS, ET QUI A FAIT UNE CHUTE MORTELLE PAR PERTE DE VITESSE A VILLACOUBLAY, LE 10 JUILLET.

BELLENGER, VAINQUEUR DU CIRCUIT DE PARIS CYCLISTE, 200 KIL. EN 7 H. 7 M. 2 S. 1/5.

LE 20 JUILLET, L'AVIATEUR MARCHAL VOLE DE SAINT-RAPHAEL A BIZERTE, EN HYDRO.

LA DERNIÈRE EXPLOSION DU BOURGET, COMME ON PEUT EN JUGER, A CAUSÉ DES DÉGATS CONSIDÉRABLES A L'AÉRODROME ET AUX APPAREILS QUI S'Y TROUVAIENT.

TECHNIQUE SPORTIVE

par C. LAVILLE.

LE VÉLO-TORPILLE. Les expériences du cycliste Marcel Berthet pour doter la bicyclette d'une « carrosserie » susceptible de diminuer la résistance à l'avancement dans l'air constituent de fort intéressantes tentatives en matière de mécanique cycliste.

Celui qui, débutant ou mal entraîné, pédale sur route ressent toujours l'impression qu'il a « le vent dans le nez », même aux jours où l'atmosphère est calme. « Cela s'arrangera au retour » pense notre néophyte. Hélas ! le retour n'est pas plus brillant car — ô malice des choses ! — le vent, à ce moment, a changé de sens. La réalité est très simple : la résistance de l'air est un obstacle qui nous apparaît d'autant plus nettement que nous avons moins l'habitude de l'affronter.

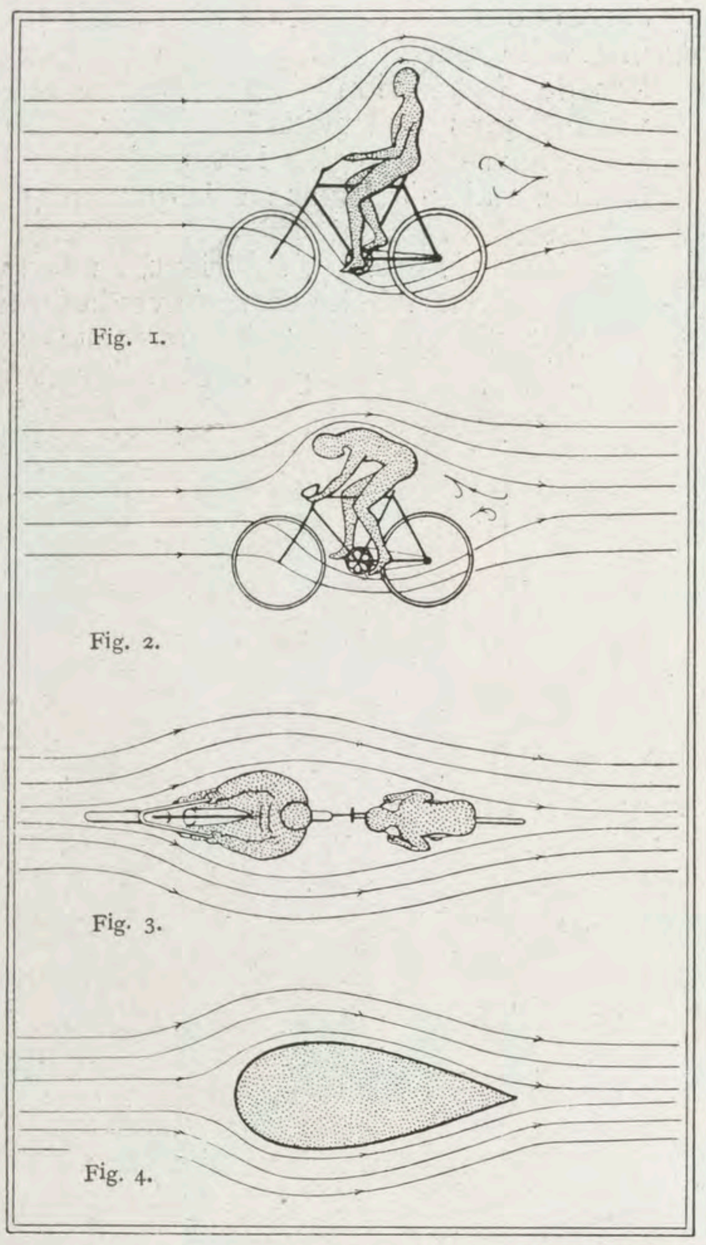


Fig. 1.

Fig. 2.

Fig. 3.

Fig. 4.

LES EFFETS DE LA RÉSISTANCE DE L'AIR SUR LES CYCLISTES.

Le touriste, droit sur sa selle, guidon relevé, se trouve constamment devant une véritable « mer d'air ». Le coureur, tête en avant, guidon cintré, a adopté d'instinct une position meilleure pour vaincre la résistance de l'air. Le coureur derrière moto, réalise de très belles vitesses parce que l'entraineur sur moto « déblaye » l'air devant lui. Sur la caisse du vélo-torpillé, les filets d'air glissent et la résistance est réduite au minimum.

Poussons un peu plus loin notre analyse des phénomènes. Comme tous les véhicules en marche, la bicyclette a devant elle trois sortes principales de résistances, que doit vaincre l'effort de son moteur, en l'espèce, la puissance musculaire du cycliste : la résistance au roulement, la résistance de l'air et la résistance due aux rampes. Sur bonne route macadamisée, la première est de peu d'importance ; on a diminué l'influence de la troisième en créant les machines à changement de vitesse qui, pour une même cadence de pédalage, réduisent (au détriment de la vitesse, bien entendu) l'effort du cycliste qui gravit une côte. Par contre, la résistance de l'air croît comme les carrés des vitesses réalisées. Autrement dit, quand vous doublez votre vitesse, vous devez quadrupler cette portion de votre effort musculaire qui est employée à vaincre la résistance de l'air... toutes choses égales d'ailleurs, comme disent les mathématiciens.

Pratiquement, on peut dire que la résistance de l'air est le principal facteur empêchant la vitesse d'une bicyclette de s'accroître en proportion de l'ardeur croissante avec laquelle le cycliste pousse sur les pédales. Dès que l'allure devient un peu rapide et dépasse le 30 à l'heure, le cavalier trouve constamment devant lui un véritable « mur d'air ». C'est là une chose que tout pratiquant de la bicyclette a apprise par expérience.

Aussi, presque depuis que la bicyclette est née, ceux qui recherchent les vitesses élevées se sont-ils ingéniés à modifier le « toutes choses égales d'ailleurs » auquel je faisais allusion tout à l'heure. La première trouvaille dans ce sens a été cette position adoptée, d'instinct, par tous les coureurs : le corps ramassé, la tête en avant, les coudes collés aux hanches.

Quand on a voulu faire plus vite encore, sur piste où la résistance au roulement est infime et la résistance due aux déclivités rigoureusement nulle, on a créé les courses derrière motos, qu'on a dû réglementer d'une manière très stricte, le désir qui pousse les coureurs à réduire au maximum la résistance de l'air les ayant parfois incités à commettre des imprudences fatales. Examinez le schéma 3, où est figuré le parcours approximatif des *filets* d'air autour de l'entraîneur et de son cycliste : le premier a tout fait — en se recouvrant d'épais vêtements et en se tenant droit en selle — pour augmenter la difficulté qu'il trouve à avancer dans l'air. Mais c'est le moteur « qui prend », n'est-ce pas ? Mais les filets d'air se referment suffisamment loin derrière lui pour qu'ait été créée une zône de vide, un milieu raréfié dans lequel le coureur peut maintenir une vitesse qui lui serait impossible à réaliser dans l'air libre. L'adoption, à l'avant de sa bicyclette, d'une petite roue directrice est nécessaire pour le faire profiter de l'avantage maximum ; placé plus loin derrière son entraîneur, il perdrait une partie des avantages que lui procure la présence de la machine coupe-vent.

Et vous pourrez mesurer l'importance de la résistance de l'air en remarquant combien les efforts du coureur se trouvent près d'être réduits à néant lorsque celui-ci a le malheur de se laisser « décoller » du rouleau de la motocyclette entraîneuse.

Jetez maintenant un coup d'œil sur le schéma 4, qui représente la circulation des filets fluides autour du solide dont la forme correspond théoriquement à celle du solide de moindre résistance à l'avancement ; contrairement à ce que beaucoup pourraient penser, ce n'est pas une forme pointue à l'avant qui est la meilleure sous ce rapport, mais celle que nous avons figurée : ovoïde (ou plus exactement, en paraboloïde hyperbolique) à l'avant, et effilée à l'arrière. Cette forme, qui a été adoptée ou dont on a cherché à se rapprocher dans l'établissement de ballons dirigeables, d'automobiles de course ou, encore, d'obus pour tir allongé, est également celle que nous retrouvons sur la « caisse » du vélo-torpille.

LES HAUTES ALTITUDES EN AVIATION. Le lieutenant Casale a battu le record de la hauteur en aéroplane, par 10.100 mètres. Il ne faudrait pas croire que de telles performances sont seulement intéressantes au point de vue « spectacle ». Elles sont, au contraire, susceptibles de fournir les enseignements les plus précieux pour l'avenir de la locomotion aérienne. Le vol aux hautes altitudes comporte de multiples avantages qui peuvent brièvement se résumer ainsi :

1° Plus grande facilité pour choisir un terrain d'atterrissage, par possibilité de parcourir une longue distance en vol plané. D'où découle une économie par suppression d'une des principales causes de « casse du bois ».

2° Plus grande facilité de se diriger au compas ou en se repérant sur la carte.

3° Augmentation de vitesse d'un type d'avion donné, en raison de la diminution de résistance à l'avancement dans l'air.

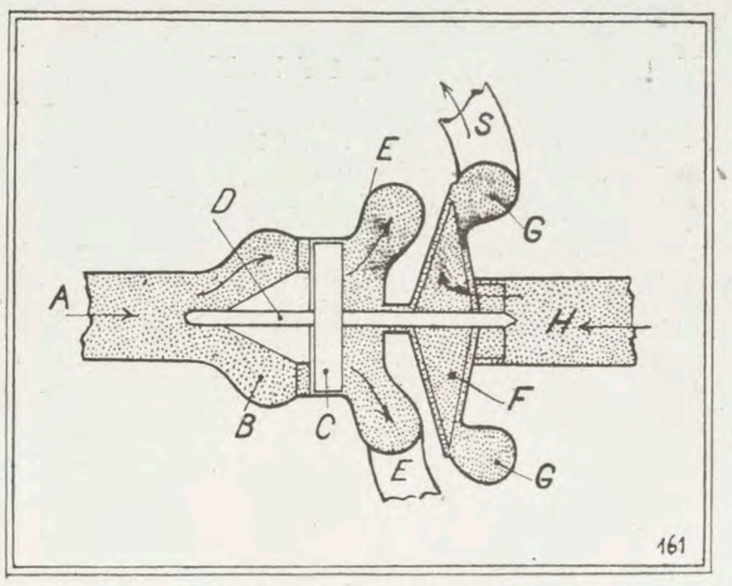


SCHÉMA DU TURBO-COMPRESSEUR RATEAU.

A) Arrivée des gaz brûlés. *B)* Tore de distribution des gaz brûlés. *C)* Rotor de la turbine. *E)* Échappement des gaz brûlés. *F)* Compresseur à palettes. *G)* Tore de réception de l'air comprimé. *H)* Arrivée de l'air extérieur. *S)* Sortie de l'air comprimé dirigé vers le carburateur.

Malheureusement, ce dernier avantage technique, le plus gros de conséquences, rencontre dans sa réalisation des difficultés assez grosses qui en ont retardé longtemps la mise en application. Les deux principales de ces difficultés sont :

1° Diminution de rendement des hélices dans l'air raréfié.

2° Diminution de rendement du moteur au fur et à mesure que l'altitude augmente.

Les tentatives de record de hauteur sont donc intéressantes en ce qu'elles constituent des expériences qui nous fixent sur l'altitude où s'établit l'équilibre entre les résistances à vaincre et la puissance que nous pouvons employer à les surmonter. L'élévation de la hauteur possible à atteindre mesure donc, en quelque sorte, les progrès de la technique aérienne.

Un progrès important, vers lequel nous avons été poussés par la recherche de meilleures conditions dans la sécurité et les moyens d'attaque de nos avions de guerre, a été réalisé dernièrement par le grand ingénieur français Rateau, aidé dans ses travaux par M. Bastion. L'appareil Rateau est destiné à parer à la diminution de rendement du moteur aux grandes hauteurs : il opère l'alimentation du moteur à l'air comprimé, de manière à rétablir les conditions dans lesquelles s'effectue l'admission du mélange gazeux au niveau du sol.

L'appareil Rateau est un compresseur centrifuge à palettes, dont le schéma est figuré ci-dessus. Les gaz brûlés, expulsés par le moteur sont recueillis par une tubulure qui les dirige sur une petite turbine. Sur l'arbre de cette turbine est monté un compresseur à palettes qui se charge d'élever la pression ; l'air comprimé ainsi préparé est envoyé au carburateur par une tuyauterie appropriée.

Comme on le voit, rien de plus simple en théorie, mais aussi rien de plus compliqué dans l'application ou mieux dans la mise au point. La vitesse de rotation de la turbine est de l'ordre de 20.000 tours-minute ! Ajoutez à cela qu'il a fallu que les inventeurs se livrent à des recherches spéciales pour réaliser une admission des gaz brûlés à la turbine (ceux-ci sont à une température voisine de 800 degrés C.) et pour éviter les inconvénients dus à l'échauffement de l'air comprimé. En dotant l'aviation alliée d'un appareil pratique, qui a rendu d'énormes services et en aurait rendu de plus grands encore si l'armistice n'avait pas été signé, MM. Rateau et Bastion ont acquis les plus hauts droits à notre reconnaissance.

LE CARBURATEUR APEX. Le carburateur Apex est d'invention anglaise et se réclame d'un certain nombre de qualités qui, pour ne pas manquer aux autres carburateurs, ne s'y rencontrent pas, paraît-il, à un aussi haut degré de perfection... Telle est, tout au moins, la pensée de son inventeur, qui revendique pour son appareil : départ aisé, insensibilité aux variations atmosphériques, facilité de conduite, économie, excellente marche au ralenti, reprises instantanées, adaptation immédiate (et sans changement d'aucune pièce) au fonctionnement avec n'importe quel carburant.

La figure 1 nous montre une vue générale de l'appareil. A remarquer : les attaches à ressort retenant le couvercle de la chambre du flotteur et permettant d'accéder rapidement à ce dernier, le flotteur sphérique, le pointeau disposé à la partie supérieure de la chambre. L'emploi du flotteur sphérique — lequel est fait en deux pièces et en métal plus léger que celui des flotteurs cylindriques ordinaires — donne plus de liberté d'action aux mouvements du flotteur et écarte toute possibilité de troubles.

L'admission d'essence est réglée par un pointeau placé au-dessus du flotteur et commandé par ce dernier, sans interposition d'organe de commande intermédiaire. A la partie inférieure de la chambre se trouve un orifice d'évacuation, avec robinet purgeur, pour l'élimination des impuretés du carburant.

Le liquide est amené au gicleur par une tubulure dans laquelle est placé un pointeau de réglage, conique, qui sert à régler l'admission ; on peut, au besoin, enlever complètement ce pointeau, ou le remplacer par un autre, de conicité différente, de telle manière que le jet se trouve réglé avec une grande précision, et ceci en raison même des caractéristiques du moteur sur lequel est adapté le carburateur.

L'alésage du gicleur est suffisant pour assurer des reprises rapides. Huit trous placés sous le champignon du gicleur livrent passage à l'air, de manière que la vaporisation du carburant commence à se produire avant que celui-ci ait pénétré dans le diffuseur et que l'atomisation soit complète. L'intervalle entre la partie inférieure du champignon et la couronne de la cheminée d'admission — intervalle par lequel passe le carburant lors de l'aspiration — peut être réglé en vissant plus ou moins le gicleur. Cette opération sert à régler la vaporisation du liquide, mais n'agit pas sur la quantité des gaz admis au moteur.

Le gicleur, est, à l'extérieur, en forme de cône inverse. Ceci, combiné avec la forme des parois internes du diffuseur, permet une variation très grande de l'étranglement. Si le pointeau de réglage est maintenu en position immuable, la quantité de carburant admise au moteur reste invariable ; mais si les positions relatives du gicleur et du diffuseur sont modifiées et, également, si l'espace annulaire en dessous du champignon du gicleur varie, les proportions relatives d'air et d'essence sont également modifiées.

Lorsque le moteur est à l'arrêt, un « puits » *(fig. 2)* s'emplit et forme une réserve d'essence. Dès le premier tour de manivelle, ce puits se vide et fournit l'essence en excès qui facilite la mise en route, quelle que soit la température ambiante.

Mais, la principale revendication de l'inventeur est que son dispositif dispense de rechercher quel est le meilleur diffuseur à adopter pour obtenir la consommation la plus économique avec un moteur donné : il suffit de déplacer le diffuseur, dont le mouvement d'ascension et de descente est commandé par pignon et crémaillère. En une minute et sans aucune difficulté, on règle son carburateur dont on obtient le meilleur service aussi bien en hiver qu'en été. Le mouvement se commande du siège du conducteur, au moyen d'une transmission Bowden.

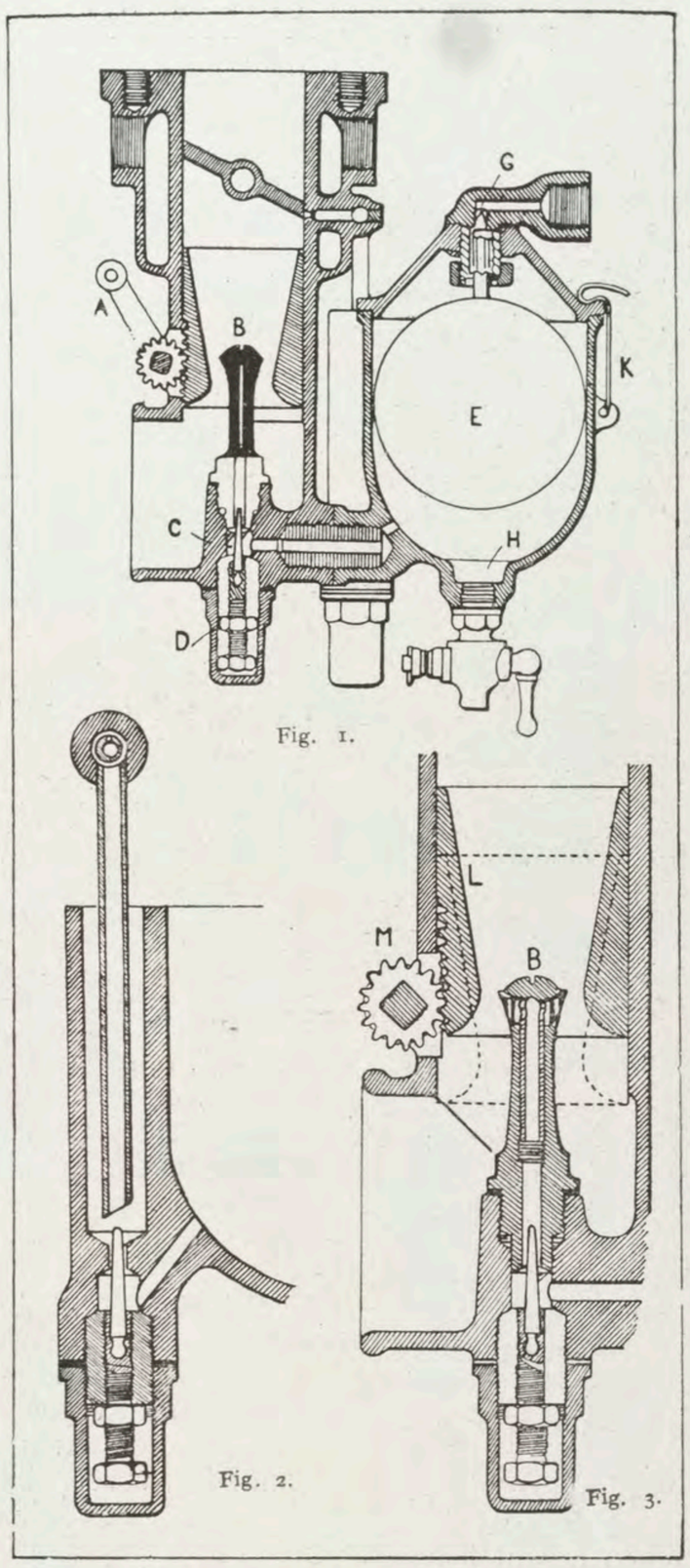


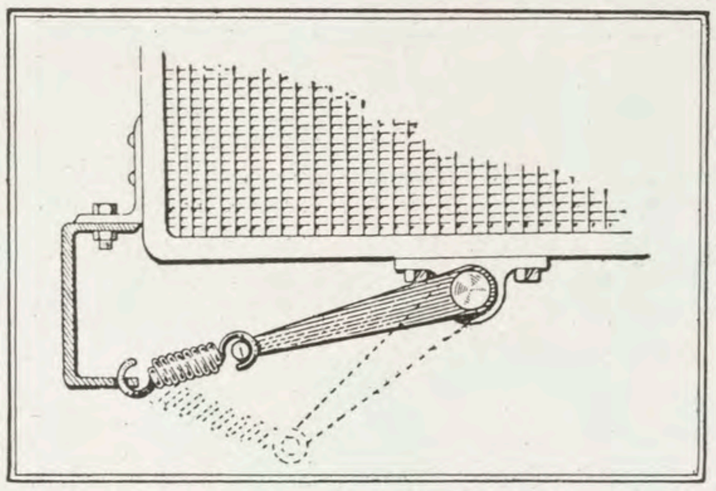
Fig. 1.

Fig. 2.

Fig. 3.

Schéma du carburateur Apex.

A) Biellette de commande de déplacement du diffuseur. *B)* Gicleur. *C)* Aiguille de réglage d'admission du carburant. *D)* Ecrou de réglage de l'aiguille. *E)* Flotteur sphérique. *G)* Pointeau sur l'arrivée d'essence. *H)* Dépression où s'amassent les impuretés. *K)* Attache rapide du couvercle de la chambre du flotteur. *L)* Diffuseur déplaçable. *M)* Pignon commandant le déplacement.



Dispositif simple pour attacher la manivelle de mise en route.

POUR TENIR LA MANIVELLE. Le petit dispositif, représenté ci-contre et qu'un automobiliste peut réaliser lui-même, remplace avantageusement la courroie pour maintenir en place la manivelle de mise en route.

Il suffit de percer dans l'aile inférieure la cornière du châssis un petit trou de 2 millimètres, ou si cela est possible de serrer, sous un écrou existant et convenablement placé, l'extrémité d'un ressort à boudin de 10 à 15 centimètres, dont l'autre extrémité est recourbée de manière à servir de support à la poignée de la manivelle. Ce ressort, qu'on trouvera chez n'importe quel quincaillier ou qu'on peut faire soi-même avec du fil d'acier, tient la manivelle en place, évite le bruit, les mouvements inutiles de la manivelle et l'usure de son coussinet. — C. Laville.

JACK DEMPSEY INTIME

Le nouveau champion du monde est un père de famille plein de tendresse en dehors du ring. Entre deux rounds d'entraînement, il joue avec ses enfants.

A gauche : le champion de boxe poids mouche Jimmy Wilde et sa femme apprennent à sauter à leur baby. A droite : Pal Moore, vaincu par Wilde, enseigne la boxe à son enfant.

LES CHAMPIONS DE BOXE
PERES DE FAMILLE

LA FÊTE DU MUSCLE

La Fête du Muscle fut organisée au Jardin des Tuileries, le 13 juillet au bénéfice de la Caisse de la Maison des Journalistes.

1. LA RENTRÉE DE Mlle LENGLEN

De retour de son voyage triomphal en Angleterre, Mlle Lenglen avec Laurentz, battit Mlle d'Ayen et Gobert par 7 à 5.

1

2. LA DANSE SPORTIVE

Groupe des élèves de Mme Popard dans leurs exercices de danses rythmiques.

2